

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA LUTTE MONDIALE POUR LE PÉTROLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 29 Novembre 1921, à 16 h. 30

PAR

Pierre L'ESPAGNOL DE LA TRAMERYE

Président : M. TRUCHY

Suffragants : M. ROBERT

M. GERMAIN MARTIN

ÉDITIONS
DE " LA VIE UNIVERSITAIRE "

13, QUAI DE CONTI, 13

1921

LA LUTTE MONDIALE
POUR LE PÉTROLE



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547501_0096

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA LUTTE MONDIALE POUR LE PÉTROLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 29 Novembre 1921, à 16 h. 30

PAR

Pierre L'ESPAGNOL DE LA TRAMERYE



Président : M. TRUCHY

Suffragants : M. ROBERT

M. GERMAIN MARTIN

ÉDITIONS
DE " LA VIE UNIVERSITAIRE "
13, QUAI DE CONTI, 13

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA LUTTE MONDIALE POUR LE PÉTROLE

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE

LE PÉTROLE DANS LE MONDE

CHAPITRE I. — « *Qui aura le Pétrole aura l'Empire !* » Empire de l'Air, des Mers, des Continents. — Puissance financière considérable attachée à la possession du Pétrole. — Le pays qui dominera par le Pétrole commandera en même temps le Commerce mondial. — Importance considérable du Pétrole dans la vie industrielle moderne. — Ses avantages sur la houille — La « Révolution du Mazout ». — Le moteur Diesel. — Nous entrons à peine dans une période économique qui bouleversera le Monde.

CHAPITRE II. — *Le Pétrole, ses origines, son histoire.* — Sa découverte par le Colonel Drake. — Rivalité entre les Etats-Unis et la Russie qui, de 1898 à 1902, tint le premier rang dans la production mondiale. — Le déclin de Bakou. — Le pétrole en Roumanie et au Mexique. — Production mondiale en 1920.

CHAPITRE III. — *Accroissement vertigineux de sa consommation.*

— Substitution générale du pétrole à la houille. — Craintes des Etats-Unis qui n'en auraient plus que pour 18 ans : les Etats-Unis consomment deux fois autant de pétrole que le reste du monde, alors que leurs ressources ne s'élèvent qu'à 1/7^e de celles de l'univers. D'où l'acuité de la lutte mondiale pour le pétrole. — Il y a du pétrole sur presque toute la terre (découvertes les plus récentes. Seule, l'Afrique n'en recèle que de très faibles quantités). Et pourtant sa maîtrise est l'une des plus concentrées qui soient. Deux trusts se la partagent.

SECONDE PARTIE

LUTTE ENTRE TRUSTS

CHAPITRE IV. — *La Standard Oil.* — Modestes débuts de Rockefeller. — Le 1^{er} trust : la Convention de 1882 et les 9 « trustees ».

— Ceux qui durent par force entrer dans la Standard. — L'apogée du trust : ses ramifications européennes et au Japon. — Causes de son succès : les pipe-lines, l'alliance avec les grandes Compagnies de Chemin de fer. — Ses 2 dissolutions. — La lutte avec Roosevelt. — Comment Rockefeller tourna le dernier arrêt de la Cour suprême des Etats-Unis. — La « Standard Oil of New-Jersey ». — Organisation de plus en plus monarchique de la Standard — 1870-1920. — Appui que lui donne le Président Harding.

CHAPITRE V. — *La Royal Dutch-Shell.* — Débuts difficiles de la

Royal Dutch aux Indes Néerlandaises. — L'alliance avec la Shell. — Sir Marcus Samuel. — L'accord de 1902 et la fusion de 1907. — « Bataafsche » et « Anglo-Saxon Petroleum ». — Une organisation de vertébré. — Lutttes avec la Standard. — La « Standard Oil of New-York » et la Chine. — Premier triomphe de Deterding. — Une politique audacieuse : la Royal Dutch-Shell s'installe aux Etats-Unis dans la propre patrie de la Standard. — Méthodes curieuses de la Dutch. — A la conquête de l'univers. — Comment Deterding domine le Canal de

Panama. — Un coup de maître : l'acquisition de la « Mexican Eagle ». — Vénézuëla. — Russie. — Négociations de Mars 1921 avec le Gouvernement roumain. — La Royal Dutch en Allemagne, en Suède. — Gulbenkian, le « Talleyrand du Pétrole ». — Accords de Janvier 1921 avec le Gouvernement Serbe pour l'exploitation de la Croatie. — Comment la Royal Dutch compte prendre sa part des gisements réservés à la France par l'accord de San Remo. — Le réseau tissé sur le Monde.

Aujourd'hui, la Standard n'est plus le colosse de l'univers : elle n'exerce plus un contrôle réellement effectif qu'à l'intérieur des Etats-Unis. — Comment Rockefeller est en fait, chassé de l'affaire. — L'écrasement par les impôts. — Habileté de la politique de la Royal Dutch qui s'installe partout où il y avait du pétrole, alors que la Standard se confinait presque exclusivement au contrôle de la production américaine. — La Standard ne détient plus la suprématie mondiale par suite des erreurs d'appréciation de ses dirigeants. — Comment elle négligea une occasion unique de s'installer aux Iles de la Sonde avant même que ne fut créée la Royal Dutch. — Le nouveau trust que la Dutch-Shell est en train de monter aux Etats-Unis contre la Standard : « The Sholan Oil Corporation ». — Résultats financiers de la Royal Dutch depuis son accord avec la Shell.

CHAPITRE VI. — *Le « Napoléon du Pétrole »*. — La personnalité la plus puissante du monde du Pétrole n'est plus Rockefeller, mais Deterding. « Deterding est Napoléonien par l'audace, Cromwellien par la profondeur » (Amiral Fisher). — L'état-major de la Royal Dutch. — Les premiers dirigeants du trust : de Gelder, le « vieux Kessler ». — W. Teagle, le nouveau Président de la « Standard Oil of New-Jersey » se met à imiter la politique de Deterding. — Facteurs ayant présidé à l'expansion mondiale de la Dutch. — Pourquoi Deterding est si téméraire. — Sa « profession de foi » — manière dont il traite les affaires : la « New-Schibaïeff ». — Alliance de la Royal Dutch-Shell et du Gouvernement Britannique : efforts que fit Sir Marcus Samuel pour l'inciter à y prendre un intérêt. — Les réquisitions de 1917. — L'aide à la « Burmah Oil ». — Services rendus au Gouvernement anglais aux Indes et en

Egypte. — L'ambition de Deterding : combattre et vaincre la Standard. — Avantages qu'aurait la Royal Dutch dans cette lutte. — Deterding connaît mieux les affaires de la Standard que la Standard elle-même. — Nous avons manqué de peu la plus grande Guerre du Pétrole de l'Histoire : triomphe de Colijn et du parti modéré de la Dutch.

TROISIEME PARTIE

LUTTE ENTRE PUISSANCES

CHAPITRE VII. — *Un trust germanique des Pétroles Européens sombrant dans le grand conflit mondial : l'Europeanische Petroleum Union*. — Comment, dès 1890, la Standard perdit son Monopole Européen. — Apparition des pétroles du Caucase et d'Europe Orientale. — Multiplication des exploitations pétrolifères indépendantes. — Les Rothschild et les Nobel. — De 1903 à 1914, les Gouvernements Européens commencent à se préoccuper de la question du pétrole. — Rôle des grandes banques allemandes, « Deutsche Bank » et « Disconto Gesellschaft ». — La « Deutsche Petroleum » et la Deutsche Erdöl. — Création à Brême du trust germanique l'« Europeanische Petroleum Union », qui devait assurer à l'Allemagne la domination pétrolifère européenne. — A la veille de la Guerre Mondiale : Sir Ernest Cassel cherche à l'éviter en associant partout les intérêts français anglais et allemands : la « Turkish Petroleum ».

CHAPITRE VIII. — *La Guerre et le Pétrole*. — La Guerre vient de réaliser la prédiction d'Elliot Alves : Armées, Marines, argent et des populations entières nont rien pesé devant le manque de pétrole. — Pourquoi l'Allemagne mit tant d'acharnement à s'emparer de la Galicie, de la Roumanie et du Caucase. — Causes de sa défaite. — Les Alliés ont dû leur victoire à l'aide des deux grands trusts. — La phase critique de 1917. — Rôle de la « Conférence interalliée du Pétrole ».

CHAPITRE IX. — *Un Impérialisme qui ne manque pas de grandeur.* — L'œuvre silencieusement préparée par l'Angleterre. — Lords Cowdray et Curzon. — Sir John Cadman, l'Amiral Fisher.

CHAPITRE X. — *La lutte entre l'Angleterre et les Etats-Unis au Mexique.* — Monopole dont jouit la Standard au Mexique jusqu'à la découverte des gisements de Tampico. — Porfirio Diaz pour y mettre fin, donne des concessions à la Société anglaise Pearson. — La guerre de condottieri entre Rockefeller et Pearson. — L'insurrection madériste. — La Standard demande au Gouvernement Mexicain le monopole de l'exploitation pétrolière (1913). — Refus du Général Huerta. — Comment le Gouvernement Mexicain espère se débarrasser des interventions diplomatiques qui ont empoisonné son existence. — La Constitution de 1917. — Attitude du Président Harding.

Pearson. La « Mexican Eagle ». — Ses immenses gisements dans l'Etat de Vera Cruz et l'isthme de Tehuantepec. — Leur richesse. — Pourquoi Pearson consentit à se défaire de la part prépondérante qu'il avait, dans cette entreprise, fondée par son génie. — Prise de contrôle par la Dutch-Shell (Juin 1919). — Ce que l'« Eagle » y a gagné. — Ses résultats financiers de 1911 à 1920.

Situation actuelle de l'industrie pétrolière au Mexique. — Elle est presque entièrement entre des mains anglo-saxonnes ; le capital mexicain n'en alimente que 3 0/0. — Les quatre plus grandes Sociétés productrices. — La « Mexican Petroleum ». — Habilité de la conduite de l'Angleterre. — Comment le Général Obregon espérait liquider la Dette Extérieure Mexicaine. — Sans les exportations du Mexique, qui ne garde que 4 0/0 de sa production, le Monde entier manquerait aujourd'hui de pétrole

CHAPITRE XI. — *Une Société étatiste, l'« Anglo-Persian ».* — Comment les Etats-Unis empêchèrent Pearson de prendre le contrôle du Canal de Panama. — Manière indirecte dont l'Angleterre le reprit. — Politique de l'Amirauté Britannique : prise d'intérêts dans la « Burmah Oil ». — L'Amiral Fisher et l'« Anglo-Persian ». — Début désastreux de D'Arcy. — L'« Anglo-Persian ».

sian » entre avec fracas dans l'Histoire (Mai 1914). — Un point stratégique remarquable. — Richesse pétrolifère de la Perse. — Dès 1922, l'« Anglo-Persian » fournira 80 0/0 des besoins de l'Angleterre. — Une ambition qui s'étend au Monde (1920-1921): l'« Anglo-Persian » pénètre en France, au Mexique, en Espagne, en Hongrie, en Roumanie, en Australie et Nouvelle Zélande, au Canada. — Négociations de Décembre 1920, de concert avec la Royal Dutch, au sujet des pétroles de Mésopotamie.

CHAPITRE XII. — *Un Balkanisme américain.* — La « British Controlled Oil fields ». — Création en 1918 de la « British Controlled », officiellement chargée de lutter contre la Standard. — L'encerclement de la Mer des Caraïbes et des deux versants de l'Amérique du Sud (Atlantique et Pacifique). — En cas de guerre avec les Etats-Unis ! — Causes des troubles de l'Amérique Centrale.

CHAPITRE XIII. — *Tendances politiques de la Royal Dutch.* — *L'Empire Anglais du Pétrole.*

CHAPITRE XIV. — *Comment les Etats-Unis ont perdu la Suprématie Pétrolifère.* — Les Américains eux-mêmes reconnaissent qu'ils sont en train de la perdre. 40 0/0 de leur production est épuisée, et ils n'en ont plus que pour 15 à 20 ans. La Grande-Bretagne a, dès maintenant, la propriété exclusive de 90 0/0 de la future production mondiale. Il y a 10 ans, elle ne possédait rien. A qui est dû le prodigieux retournement de cette « situation quasi-désespérée ».

La Politique Anglaise du Pétrole. — I. Ayant du laisser prendre le sceptre aux Etats-Unis, l'Angleterre a commencé à le leur arracher en se réservant la maîtrise des flottes pétrolifères. Qui transporte une marchandise la contrôle et en est le maître dans une certaine mesure. — La flotte pétrolifère mondiale au 31 Décembre 1920.

II. Elle accapara ensuite toutes les ressources restant dans le monde. Il n'y a qu'un seul Etat où les Etats-Unis aient pu triompher d'elle : le Pérou.

III. Aujourd'hui, l'Angleterre ne se contente plus d'encourager les Sociétés qu'elle dirige — elle fait des conquêtes ou

établit des Protectorats pour réserver d'une manière exclusive à ses nationaux l'exploitation de nouveaux champs pétrolifères. Sa conduite à Bakou, en Perse, en Mésopotamie.

L'encerclement des Etats-Unis. — Les Etats-Unis se sont sacrifiés pour les Alliés pendant la guerre, nous donnant des quantités de pétrole supérieures à celles qu'ils produisaient. Si leur consommation continue à croître dans les proportions actuelles, il leur faudra, dans 4 ans, le double de leur production de 1919 (W. Teagle). Pour remédier à cette situation, le Gouvernement des Etats-Unis ordonne aux Compagnies américaines de tirer de plus en plus de pétrole de l'étranger, mais elles trouvent partout « porte close ». (Rapport Polk). — Le défi de Sir Mackay Edgar.

La lutte pour la Mésopotamie. — Lord Curzon et le Secrétaire d'Etat Colby.

La lutte pour Djambi, le dernier gisement important des Indes Néerlandaises. Offres de la Standard au Gouvernement Hollandais. — L'émotion à La Haye. — Action énergique du Président Harding : la note du 19 Avril. — Attitude étrange du Ministre hollandais des Colonies.

CHAPITRE XV. — *La réplique américaine.* — Pourquoi les Etats-Unis cherchent à enlever à l'Angleterre la Suprématie Navale. Il leur suffirait d'une flotte égale à la flotte allemande pour fermer l'accès de leurs rivages et du golfe du Mexique aux tank-steainers anglais et empêcher la Grande-Bretagne d'être victorieuse dans un prochain conflit. — Ce que la Standard avait obtenu du Gouvernement turc en Palestine. — Menaces de représailles contre la Dutch-Shell. — Le « General Leasing Act ». — Système de réciprocité inauguré par le Président Harding. — Le Canada refuse de se lier à la Shell. — Violentes attaques du Sénateur Phelan et de Franklin Lane contre l'Angleterre. — Les menaces de W. Teagle commencent à se réaliser.

QUATRIEME PARTIE

POSITION DE LA FRANCE

CHAPITRE XVI. — *Le « Cartel des Dix »*. — La France depuis 1870. — Le Cartel de 1893. — Une industrie factice. — Vassal de la Standard. — Pourquoi la France était-elle si en retard sur les autres nations dans l'emploi du pétrole. — Les tarifs douaniers de 1871, 1893, 1919.

CHAPITRE XVII. — *Le « Consortium Pétrolier »*. — Ce que la France avait au moment des Batailles de la Marne et de Champagne. — Accroissement vertigineux de sa consommation. — Le Cartel avoue son impuissance. — Sans l'aide des Trusts, la France eût du cesser les hostilités au 5^e mois de la guerre. — Transformation du Cartel des Dix en Consortium Pétrolier.

CHAPITRE XVIII. — *Comment l'Angleterre a réussi à lier à elle la France dans sa lutte contre les Etats-Unis*, et à faire passer habilement sous son contrôle les participations qui devaient lui être remises après le Traité de Versailles. Pourparlers avec le quai d'Orsay. — La Royal Dutch et l'Anglo-Persian en France. — Alliances avec la Banque de l'Union Parisienne et la Banque de la Seine. — Création de la « Société pour l'Exploitation des Pétroles », « Société Maritime des Pétroles », et « Société Générale des Huiles de Pétrole ». — Comment le « Talleyrand du Pétrole » réussit à faire triompher les vues de la Royal Dutch dans les sphères officielles françaises.

Négociations diplomatiques. — Mossoul. — Pourquoi la Mésopotamie excite-t-elle tant de convoitises parmi les Puissances. — L'Allemagne et les concessions pétrolifères obtenues le long du parcours du Bagdad Bahn. — La « Turkish Petroleum ». — Comment l'Angleterre après avoir, grâce à la France, écarté l'Amérique du champ de ses convoitises, s'est efforcée de jouer sa collaboratrice, et était même arrivée à évincer complètement la France de la production pétrolifère de Mésopotamie par interprétation d'une lettre que Sir Edward

Grey fit écrire à M. Paul Cambon, le 15 Mai 1916. — M. Henry Bérenger essaye d'en parer les conséquences : nouvelles négociations avec Sir Walter Long et Sir Hamar Greenwood.

La Convention de San-Remo (24 Avril 1920). — Le seul pays où un partage égal ait été prévu pour la France : la Roumanie — la contre-partie des 25 0/0 que nous finîmes par obtenir en Mésopotamie : l'Anglo-Persian et la Syrie.

CHAPITRE XIX. — *L'Angleterre et les gisements de notre Empire Colonial*. — Conquête des gisements de l'Algérie par Lord Cowdray (Pearson) dès le début de la guerre, d'accord avec le Gouvernement Français. Comment l'on arriva à se passer des Chambres. — La « Société d'études, de recherches et d'exploitation des Pétroles en Algérie ». — La Royal Dutch à Madagascar. — Y a-t-il d'autres gisements pétrolifères dans nos colonies ?

CHAPITRE XX. — *La Standard et la France*. — L'Ambassadeur des Etats-Unis, M. Hughes Wallace, transmet officiellement à la France les plaintes de son Gouvernement, et réclame l'égalité de traitement pour toutes Sociétés, anglaises ou américaines. — Pourquoi les Etats-Unis ont refusé de capitaliser l'indemnité allemande, et n'ont pas renoncé, ainsi que nous l'espérions, à leur créance sur la France. — Un moyen de tourner l'éviction des Américains contresignée par la France à San-Remo. — M. Jules Cambon et la « Standard Franco-Américaine ». — Comme il y a 16 ans, lorsque nous eûmes à choisir entre la politique anglaise et la politique allemande, la France se trouve de nouveau à un tournant de son Histoire.

CONCLUSION

LE MONDE EN 1921

CE QUE DEVRAIT ÊTRE LA POLITIQUE DE LA FRANCE

PREMIÈRE PARTIE

Le Pétrole dans le Monde

CHAPITRE I

« QUI AURA LE PÉTROLE AURA L'EMPIRE ! »

La question du pétrole est devenue une des plus vitales pour tous les pays. Son importance est telle que même les alliances politiques les plus solides lui sont subordonnées. Les grandes Puissances ont toutes une politique du pétrole. Les Etats-Unis, où le trust le plus puissant est un trust de pétrole, la « Standard Oil », les Etats-Unis, qui contrôlent 70 0/0 de la production de pétrole du monde entier, ont décidé de ne pas laisser la question à la seule initiative privée, mais de faire dans le pays même, aussi bien qu'à l'étranger, une politique du pétrole très active. Récemment, le Sénat américain a décidé de créer l' « United States Oil Corporation to develop new petroleum fields », tandis que M. Bedford, président du

« Board of Directors » de la Standard, demandait au Gouvernement des Etats-Unis de donner son appui aux Américains qui sollicitent dans le monde des concessions pétrolifères. Cet appui que Wilson lui-même, quoique hostile aux trusts, ne refusa pas, lui est donné avec une très grande vigueur par M. Harding : trois Etats Européens viennent d'en faire l'expérience !

L'Angleterre, toujours prévoyante, a compris depuis longtemps l'importance de la question du pétrole, et agit en conséquence. Rien qu'en travaux d'exploration, elle dépense actuellement des sommes considérables, et elle est en train de mettre la main sur presque tous les gisements restant dans le monde.

Seule, la France reste en arrière, hésite, tergiverse, et se laisse dépouiller, non seulement de ce que *les accords de 1916 lui avaient formellement promis*, de cette région de Mossoul, l'une des plus riches du globe, mais même des quelques sources de pétrole, bien modestes, qu'elle possède dans ses colonies : car elles sont presque toutes exploitées par des firmes anglaises. Et par la Convention de San Remo, le Gouvernement français vient, en outre, de promettre de réserver une large part à la « coopération britannique » dans les Sociétés nouvelles qui pourraient y être fondées !

« Qui aura le pétrole aura l'Empire ! », s'écriait Henry Bérenger dans une note diplomatique qu'il communiqua à M. Clemenceau, le 12 Décembre 1919, à la veille des conférences Franco-Britanniques de Londres, sur l'avenir de l'Europe Orientale et de l'Asie-Mineure : « Empire des mers par les pétroles lourds, Empire des cieux par les essences légères, des continents par les gazolines et les pétroles lampants. Empire du monde par la puissance financière attachée à une

matière plus précieuse, plus enveloppante, plus dominatrice de la planète que l'or lui-même ! » Le peuple qui sera le maître du précieux combustible verra les milliards possédés par le reste de l'univers affluer chez lui. Les navires des autres nations ne pourront bientôt plus circuler sans recourir à ses dépôts de pétrole. Qu'il crée une flotte marchande puissante, et le voilà en fait maître du commerce océanique ! Or, le peuple, qui devient le « roulier des mers », prélève sur tous ceux dont il assure les transports une dime qui fait abonder chez lui les capitaux. Des industries nouvelles se créent autour de ses ports, ses Banques deviennent le lieu de règlement des paiements internationaux. Du coup, le marché régulateur du crédit se déplace. C'est ce qui s'est déjà produit au XVIII^e siècle, lorsque, avec le développement de la marine anglaise, il passa d'Amsterdam à Londres. Et les hommes d'Etat britanniques ont pu à un moment se demander, avec inquiétude, s'il n'irait pas se fixer à New-York !

De là la lutte terrible qu'Angleterre et Etats-Unis se livrent actuellement pour la possession de la précieuse « huile de pierre ».

« *Le pays qui dominera par le pétrole* » — a dit Elliot Alves, chef de la « British Controlled Oil fields », organisation mi-officielle, mi-particulière, que le gouvernement anglais a spécialement chargée de lutter contre la « Standard Oil » — « *commandera en même temps le commerce mondial. Armées, marines, argent, et même des populations entières ne pèseront rien devant le manque de pétrole* ».

La guerre l'a prouvé !

*
* *

D'où vient donc au pétrole cette puissance formidable, devant laquelle le monde entier s'incline ? De ce que *la base fondamentale sur laquelle repose l'édifice de la vie industrielle des peuples modernes est le combustible*. Allemagne, Angleterre, Etats-Unis devaient, avant la guerre, toute leur puissance et leur richesse à la houille. Et l'on a pu dire, avec vérité, que « l'Empire Britannique reposait sur des assises de charbon ».

En temps de paix, pour la prospérité économique, en temps de guerre, pour la marine de guerre, et, pour posséder la maîtrise des mers, il faut posséder la maîtrise du combustible.

Or, le pétrole a sur le charbon des avantages considérables. Son extraction est d'une facilité remarquable, comparative-ment à celle de la houille. Qu'est-ce, en effet, que le forage d'un puits et l'établissement de quelques installations rudimentaires au jour, à côté des coûteux travaux souterrains qu'entraîne la mise en valeur d'un charbonnage ? Un forage avant la guerre coûtait quelques centaines de mille francs, tandis que les moindres travaux pour une houillère entraînaient toujours plusieurs millions de dépenses. Les installations une fois établies, le pétrole s'écoule de lui-même dans les réservoirs. d'où des « pipe-lines » le conduisent dans des ports, où des pompes le chargent sur les navires. Son raffinage peut avoir lieu avant son embarquement, ou seulement à l'arrivée dans les pays de consommation. Les dépenses de main-d'œuvre que comportent ces diverses opérations sont minimales, surtout dans les pays neufs, où l'on fait usage de la main-d'œuvre indigène. C'est ainsi qu'aux Indes Néerlandaises, les coolies se payent, même à l'heure actuelle, un florin par jour, soit un franc-or. Or, le personnel de la « Royal Dutch », aux Indes Néerlandaises,

n'était à la fin de la guerre que de 1.000 Européens, et 2.906 indigènes et Chinois, pour une production de 1.706.675 tonnes : un indigène ne gagnait donc que 300 francs-or par an, pour 80 tonnes de pétrole extrait, raffiné et transporté aux ports.

Après la révolution bolchevik, les salaires à Gnosny n'étaient encore que de 7 roubles, ce qui, vu la dépréciation de cette monnaie, représentait peu de chose. D'une manière générale, les frais d'exploitation en Russie avant la guerre ne dépassaient guère quelques kopecks par poud, 50 pour la firme Akverdoft, l'une des plus célèbres.

Aussi, le pétrole s'impose-t-il de plus en plus comme combustible dans l'avenir, puisque sa particularité est de ne nécessiter qu'une main-d'œuvre insignifiante — ce qui le met à l'abri des inconvénients résultant des crises sociales auxquelles nous assistons — et d'être d'un prix de revient peu élevé. Pendant un demi-siècle, il fut un simple moyen d'éclairage : encore était-il combattu par le gaz et la lampe électrique ! On songea même à un moment à *limiter sa production*.

Entre 1900 et 1910, la découverte du moteur à explosion, et le développement prodigieux de l'automobilisme vinrent lui donner un nouvel élan. L'essence seule avait été utilisée jusqu'ici. Sous la pression des commandes, on se mit à extraire et à raffiner des naphthes de moins en moins riches, laissant jusqu'à 60 et 75 0/0 de déchets.

Restait le mazout ou « fuel oil », qui exigeait de trop hautes températures pour prendre feu et encrassait trop.

C'est alors que l'allemand Diesel inventa le moteur à combustion interne :

Soumis dans un cylindre à une forte pression, le mazout produit un mélange détonant qui, sans bougie ni magnéto,

chasse les pistons à la manière du moteur à explosion. L'installation est assez lourde, mais il n'y a plus besoin de chaudière, et elle prend beaucoup moins de place qu'une machine à vapeur de même puissance. Tel bateau muni d'un moteur Diesel peut naviguer 57 jours sans se ravitailler, alors qu'avec une machine à vapeur, il ne le pourrait que quinze jours. En supposant de 20 nœuds la vitesse du bateau muni d'un Diesel, il lui serait possible de parcourir l'itinéraire France, Suez, Indes, Australie, Nouvelle Zélande, et de revenir par le cap Horn sans se ravitailler. Mais mieux que toutes paroles, ce petit tableau, établi pour deux bateaux de même puissance, donnera une idée des avantages considérables du Diesel:

	DIESEL	A VAPEUR
Puissance en HP.....	21.500	21.000
Poids du moteur et des accessoires	1.000 t.	34.000 t.
Encombrement qui en résulte....	5.300 m ³	10.000 m ³
Consommation journalière.....	100 t. (huile lourde)	360 t. (charbon)
— pour une traversée de 15 j.	1.500 t.	5.400 t.
Encombrement des soutes pour une trav. de 15 j.	1.700 m ³	7.000 m ³
— total du moteur et des soutes.....	7.000 m ³	17.000 m ³

On l'appliqua d'abord aux bateaux de pêche, puis aux petits caboteurs. Actuellement, les grands navires de commerce anglais, du type « Zeelandia », ou « Sutlandia », en sont munis. *Tous les sous-marins allemands l'avaient pendant la guerre.* Et en 1917, le grand ami de Guillaume II, M. Ballin, directeur de la « Hamburg-Amerika Linie », avait, peu avant son suicide (1), décidé la construction d'une flotte de navires

(1) M. Ballin se donna la mort, prévoyant que la guerre sous-marine à outrance, décidée alors, causerait la perte de l'Allemagne. (*Revue des Deux-Mondes* : Contre-amiral Degouy, Le pétrole et la marine.

énormes munis de moteur à combustion interne. Scandinaves, Hollandais, Italiens font un usage courant du Diesel. Seule, la France reste à ce sujet très en retard. Il a même été appliqué — fait peu connu — aux chemins de fer : des locomotives Diesel à quatre cylindres, construites chez Sulzer frères, de Winterthur, ont récemment circulé sur la ligne de Berlin à Mannsfeld !

« L'essor que va prendre notre métallurgie », écrivait l'amiral Degouy en Avril 1920, « doit nous donner la certitude que nous saurons, nous aussi, faire des cylindres à grand alésage et des pistons en fonte impeccable, comme ceux que l'on produit à Augsburg, Nuremberg, Stockholm, Christiania, et qui supportent longtemps sans la moindre altération — sans fuite par conséquent — les 1.000° que développe la combustion du mazout dans ces appareils ».

Depuis l'invention du moteur à combustion interne, on a *introduit directement le mazout dans les chaudières des grands navires*. La puissance calorifique de ce produit jadis si dédaigné est telle qu'elle atteint *près du double de celle de la houille* : 1 kilogramme de combustible liquide produit le même effet utile que 1 k. 7 de charbon. Son emploi permet de réduire de 5/8^e les soutes et de 70 à 80 0/0 le personnel de la chaufferie, puisque un seul homme peut diriger seul plusieurs chaudières. L'approvisionnement du navire est effectué proprement et silencieusement, en quelques heures : des centaines de tonnes de combustible peuvent être pompées dans les soutes en un temps infime, et cela même en pleine mer, et par gros temps. Pour donner une idée de la différence de main d'œuvre et de temps entre le chargement de charbon

ou de pétrole avant le départ d'un paquebot du tonnage de l'*Olympic* ou du *Lusitania*, je citerai les chiffres suivants :

Charbon : 5 jours, 500 hommes.

Pétrole : 12 heures, 12 hommes!

Le travail de charge et de décrassage du foyer est supprimé : il n'y a plus de poussières ni de fumée. Les portions du navire, trop restreintes ou mal placées pour servir à emmagasiner le charbon, peuvent être utilisées pour le pétrole : on le met dans les doubles-fonds du bateau et, en utilisant les soutes à charbon comme cales de marchandises, on ajoute 10 0/0 au maximum de recette possible. Sur les derniers paquebots de la *Cunard-Line* et de la *White-Star*, l'économie de place ainsi réalisée est allée jusqu'à 33 0/0. Et l'Amiral Lord Fisher faisait remarquer que sur le *Mauretania*, — frère jumeau du *Lusitania* — l'adoption de l'huile comme combustible a permis de réduire le personnel de 300 hommes ».

Le rendement d'une chaudière au charbon ne dépasse guère 60 0/0; celui d'une chaudière au mazout atteint 80 0/0. Sur les paquebots japonais du type « Temyo-Maru », à turbines Pearsons de 20.000 chevaux de force, de 21.000 tonnes de jauge, la dépense n'est que de 455 grammes de pétrole par cheval-vapeur effectif, au lieu de 685 grammes de charbon. Le réglage et la souplesse sont remarquables.

Aussi, dès 1911, la flotte commerciale des Etats-Unis consommait-elle 15 millions de barils! Presque toutes les Nations ont suivi son exemple, surtout celles qui rêvent de la domination des mers, car l'emploi du pétrole dans leurs flottes de guerre donne à ces dernières une supériorité incontestée. La présence d'une escadre marchant au charbon est décélée à plus

de 10 kilomètres par ses immenses panaches de fumée; au pétrole, elle est presque invisible: on ne la voit qu'au moment où elle va vous attaquer! La marche d'approche est singulièrement facilitée. Même si elle est dénoncée par des éclaireurs marins ou aériens, il est bien difficile pour les canonniers du navire menacé d'accrocher leur ligne de mire à un trait aussi vague qu'une silhouette horizontale, à peu près invisible. « Pas de fumée, pas même de cheminée! », s'écriait Lord Fisher dans son ardente campagne pour la transformation de la marine anglaise. Bien des années s'écoulèrent pourtant avant qu'il y vît le triomphe du combustible nouveau.

On a objecté que les navires perdaient un peu de cette protection que leur confèrent leurs ceintures de soute de charbon, mais c'est une critique sans valeur. Car, comme ils y gagnent considérablement en légèreté, il est possible d'accroître l'épaisseur de la cuirasse et le calibre des canons. La suppression des cheminées permet d'augmenter considérablement le champ de tir des pièces d'artillerie.

Puis les flottes acquièrent avec le pétrole une extrême mobilité. Une demi-heure après la réception de l'ordre de mise à feu, le navire est prêt à partir; 35 minutes après, il est en vitesse. En 6 minutes, on peut passer de la vitesse normale à la vitesse maxima; 11 minutes sont nécessaires pour mettre une chaudière en pleine pression. La marche forcée n'occasionne aucune fatigue supplémentaire du personnel: avec la houille, c'est un enfer!

Aussi, dès 1912, 28 cuirassés allemands presque toute la flotte des Etats-Unis et celle de l'Angleterre, les escadres russes de la Baltique et de la mer Noire, employaient cou-

ramment le pétrole. *La Marine de Guerre Américaine a complètement renoncé au charbon pour ses nouvelles unités.*

Et la France? Elle qui fut la première à lancer l'idée, n'avait, au moment où la guerre éclata, que quelques bâtiments légers marchant au pétrole, mais aucune puissante unité moderne de combat, comparable au « Queen-Elisabeth ». Et pourtant, dès 1864, ce fut elle qui construisit le premier bateau utilisant ce nouveau combustible, le « Puebla », avec le lieutenant de vaisseau Farcy, qui excita tant de curiosité sous le Second Empire. Mais l'égoïste opposition de nos charbonniers paralysa les bonnes volontés, y compris celle de Napoléon III.

Ces faits, plus personne n'y pense à l'heure actuelle. La France trace bien souvent la voie au progrès, elle n'en profite jamais!

*
* *

Les révolutions profondes ont eu pour point de départ une invention technique : le moine inconnu qui, le premier, mélangea le charbon au soufre et au salpêtre, en abattant les donjons féodaux, créa les grands Etats modernes. Et celui qui plaça sur un pivot l'aiguille aimantée, fut le vrai fondateur des Empires Coloniaux.

Nous entrons à peine dans une période économique qui bouleversera le monde: la « Révolution du Mazout » avec ses conséquences immenses!

CHAPITRE II

LE PÉTROLE,

SES ORIGINES, SON HISTOIRE, SA DÉCOUVERTE.

LES GRANDS ÉTATS PRODUCTEURS AVANT 1914 ET EN 1920

Le pétrole se présente dans la nature sous différents aspects :

Tantôt il constitue un liquide volatile à la température ordinaire et on le désigne alors sous le nom de *naphte*, tantôt il conserve en lui-même ses principes volatiles pour ne les laisser échapper qu'à des températures plus élevées, et on l'appelle alors *pétrole* ou huile de pierre, tantôt enfin il apparaît sous la forme demi-solide, et c'est l'*asphalte* : ses principes volatiles se sont déjà évaporés !

Il est très rare que le pétrole se trouve à la surface du sol ou jaillisse de lui-même sans le secours de pompes. Il se rencontre généralement à l'intérieur de la terre sous forme de poches situées à une grande profondeur, dans lesquelles l'huile et le gaz se trouvent superposés à l'eau. Il faut donc, pour décèler sa présence, pratiquer des sondages. Lorsqu'on atteint la poche dans la région du gaz, celui-ci s'échappe par le chemin qui lui est offert ; si le forage atteint d'abord le pétrole, et que

la pression du gaz soit suffisante, le liquide sort en gerbes formant un puits jaillissant : c'est ce qui est arrivé dans le Caucase, où certains gisements jaillirent à 80 mètres de hauteur par les trous de sonde des explorateurs. Mais, le plus souvent, la pression du gaz n'est pas assez forte pour faire monter le liquide jusqu'au sol; il faut alors installer des pompes actionnées par des machines à vapeur pour vider la poche. Au moment du forage, quand le *trépan cylindrique en métal*, dirigé verticalement par un câble métallique, maintenu vertical par le « derrick » (sorte de pyramide en métal à claire-voie) arrive à la couche, *le gaz*, accumulé depuis des milliers d'années, *s'échappe, entraînant, aspirant, drainant le pétrole*, et en formant un jet, « gusher », sorte de puits artésien. Une fois *capté* dans des tuyaux métalliques, verticaux jusqu'à la surface, horizontaux vers les raffineries ou les ports, stations, etc. (appelés « pipe lines » ou lignes de tuyaux), on ne touche plus au puits; il est seul dans le désert, et seul un compteur donne son débit journalier, alors que des centaines de milliers d'hommes sont obligés de travailler sous la terre pour arracher à ses entrailles le charbon à la force de leurs bras.

La profondeur des puits varie suivant les régions, entre 200 et 1.600 mètres; leur durée d'exploitation est essentiellement variable, suivant l'importance des sources pétrolifères. Mais il va de soi que, lorsque un puits a coulé 7 ans, comme le premier de la « Mexican Eagle », soit plus, soit moins, il *meurt en donnant de l'eau salée*. Le fait est normal et connu de tous les milieux compétents, quoique on le brandisse parfois comme un épouvantail dans le but intéressé de faire baisser certaines valeurs pétrolifères.

On entend souvent parler de « nappes », de « rivières », de

« véritables lacs de pétrole ». Ces expressions sont des plus inexactes. A part certaines exceptions, telles que le fameux puits de la « Colombia » en Roumanie en 1913, les gisements de pétrole ne sont ni des « rivières », ni des « nappes » ; ce sont de *véritables couches solides, en grès* (sandstone), *souvent très dur, « imbibées », « saturées » de pétrole*. Ce grès est très poreux, et contient une foule de cavités ou « poches » renfermant la précieuse « huile de pierre ». Son épaisseur varie, de 30 à 50 mètres généralement (donnant des puits de 200, 500 et 1.000 barils par jour), à 1 *kilomètre d'épaisseur* dans certains gisements de l'« Eagle » (donnant des puits de 70.000 et 100.000 barils par jour — au lieu de 200 à 1.000). L'« Eagle » est favorisée, il faut le reconnaître, et « son histoire est unique » dans l'histoire du pétrole. Un seul gisement lui est comparable, étant le même, c'est celui de sa sœur jumelle, la « Mexican Petroleum », qui, elle, travaille pour le groupe de la Standard Oil, mais dans les mêmes parages.

Sur les origines de ce merveilleux produit qu'est l'huile de pierre, les opinions diffèrent. Les uns y voient le résultat de la décomposition de matières végétales ou animales, contemporaines ou non des couches où se trouve actuellement le pétrole. D'autres y reconnaissent le produit de réactions chimiques, dues à l'action de l'eau superficielle ayant pénétré dans les couches profondes du globe. Certains prétendent qu'il provient de réactions entre des corps existant à l'intérieur de la terre. Les théories qui attribuent au pétrole une origine minérale sont presque exclusivement dues à des chimistes, tels que Berthelot, Moissan, Sabatier, Senderens : ils les basent sur des expériences de laboratoire, et sur certains faits géologiques, tels que la présence d'hydrocarbures dans les émanations vol-

caniques et dans certaines roches éruptives. Mais les théories organiques sont plus en accord avec les faits naturels, et également appuyées par des expériences de laboratoire. La théorie qui semble la mieux établie est celle de Potonié : les pétroles sont d'origine à la fois minérale et organique; ce sont des produits de la distillation naturelle des « roches sapropéliennes » (σαπρος, pourri — πηλος, limon : putréfaction de la faune et de la flore des mares et des flaques d'eau stagnante) par l'action de la chaleur et sous une forte pression (1). On a remarqué une relation entre la présence de grands gisements de pétrole et les dislocations de l'écorce terrestre. Et l'on a pu dire avec quelque raison que les régions à tremblements de terre fréquents sont souvent pétrolifères, par suite du dégagement de chaleur et de la compression terrible qui en résultent. Les gisements se rencontrent le long de systèmes de plissements, et presque toujours du côté opposé à celui d'où est venue la poussée souterraine: c'est le cas pour la Galicie, la Roumanie, le Caucase, la Birmanie, les Indes Néerlandaises, le Japon et la Californie.

Aux dépens de la matière grasse (animale et végétale) primitive, se forment des savons de chaux, de magnésie, de fer, qui se transforment ensuite en pétrole.

Dès 1865, Warren et Storer obtinrent un véritable pétrole en distillant un savon de chaux fabriqué en partant d'huile de poisson. Le pétrole proviendrait donc des détritits de poissons, d'animalcules, d'éphémères dont les milliards de petits cadavres décomposés ont été mis à l'abri de l'air par des transformations préhistoriques, au cours de l'assèchement des anciennes mers.

(1) « Eustchung der Steinkohle des Petroleum usw », par Potonié. (Berlin, 1910).

Le plus souvent, ce n'est pas dans les terrains où on le rencontre en grande quantité que le pétrole a pris naissance. Car ces terres sont généralement des roches poreuses (sables, grès) ou très fissurées, qui ne sont pas sapropéliennes. Il provient de couches situées à des niveaux inférieurs: il a été distillé et chassé, par la tension des gaz et les pressions orogéniques, vers des points de moindre résistance.

Il y a des cas où il est incontestable, cependant, que le pétrole se trouve dans les roches mêmes où il a été produit. M. Chautard signala, le 5 Mai 1913, à l'Académie des Sciences, que, dans la cretace du Wyoming, on trouve des couches de grès imprégnés de pétrole, en contact immédiat avec des schistes d'origine lagunaire qui paraissent avoir fourni cette huile. Et, dans d'autres parties des Etats-Unis, telles que l'Ohio et l'Indiana, le calcaire, où sont situés les gisements, renferme des résidus charbonneux qui ne sont autres que ceux de la distillation du pétrole.

Un examen, même superficiel, de la formule chimique des pétroles, hydro-carbures où le carbone, dans une proportion de 80 à 88 0/0, se combine avec l'hydrogène, et parfois avec de petites quantités d'oxygène, révèle dans ces corps de merveilleuses sources d'une énergie thermique qui se manifeste sous bien des aspects. Car, de cette huile de couleur brun verdâtre, plus légère que l'eau, on ne tire pas moins de 128 composés chimiques, alimentant 40 industries diverses. De la cornue où se distille le pétrole, sort une infinité de corps dont le rôle dans l'industrie moderne est primordial :

Entre 45 et 70 degrés, ce sont les éthers de pétrole, formant avec l'air des mélanges détonants dangereux.

Entre 75 et 120 degrés, les essences minérales, inflammables à la température ordinaire.

Jusqu'à 280 degrés, on recueille de l'huile d'éclairage, kérosine ou pétrole lampant, qui ne peut être employé avant raffinage.

Jusqu'à 400 degrés, des huiles lourdes, lubrifiantes et si recherchées pour les moteurs à combustion interne.

Puis, c'est la paraffine et la vaseline, produits solides. Il n'est pas jusqu'aux résidus de la distillation qui ne fournissent un coke, plus dur que le coke de houille, constituant lui-même un combustible excellent.

Mais *il y a pétrole et pétrole* : entre le produit américain, qui fournit une importante proportion d'essence et de pétrole lampant, et le produit du Caucase, riche en huiles lourdes et en paraffine, existent chimiquement et industriellement de très grosses différences. En Russie, le mazout forme à peu près la moitié du pétrole brut dont on a retiré les essences et la kérosine. La distillation d'un hectolitre de « crude oil » en Californie fournira, par contre, de 70 à 80 litres de pétrole raffiné, de 10 à 15 litres d'essence, de 3 à 10 litres de résidus divers, et seulement 5 litres de déchets.

Les huiles qui, comme celles de Pensylvanie, donnent un haut pourcentage d'essence, sont naturellement les plus recherchées.

* * *

Si l'emploi intensif du pétrole et son utilisation industrielle sont de date relativement récente, la découverte des gisements de naphte remonte à la plus haute antiquité.

L'histoire du pétrole est vieille comme le monde, puisqu'il en est déjà question dans la Genèse. Les sources de Bakou étaient connues bien avant l'ère chrétienne. C'est dans la presqu'île d'Apchéron, où elles sont situées, qu'est né le culte de Zoroastre et des adorateurs du feu. Selon ces derniers, les flammes qui s'échappaient du sol devaient brûler jusqu'à la fin du monde. Elles étaient d'ailleurs célèbres dans le monde entier il y a près de 3.000 ans.

Les Grecs et les Romains connaissaient le pétrole : ces derniers l'appelaient « bitumen » ; la basse latinité en fit « petroleus » — de « petra », pierre, et « oleum », huile — et le mot se transmit jusqu'à nous par les savants du ^{xvii}e et du ^{xviii}e siècle, qui l'adoptèrent.

La Mythologie et la Littérature antique parlent beaucoup du pétrole; il est bien probable que c'est de lui, que, pour se venger d'Hercule, le Centaure avait dû enduire la fameuse tunique de Nessus! « Ce n'est pas sans vraisemblance, dit Plutarque, que quelques auteurs, voulant ramener la fable à la vérité, prétendent que le naphte est la drogue dont se servit Médée pour frotter la couronne et le voile dont il est si fort question dans les tragédies; car le feu n'en sortit pas naturellement de lui-même; mais dès qu'on en eut approché la flamme, *par une sorte d'attraction*, il s'y communiqua avec une rapidité telle que l'œil put à peine la suivre ».

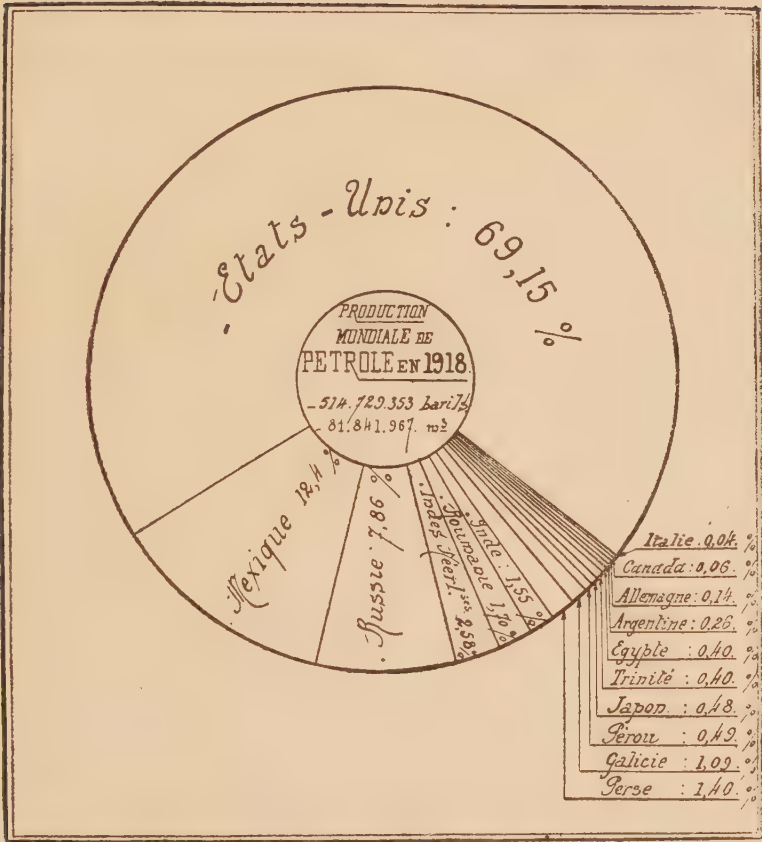
Dans ses ouvrages, Hérodote mentionne les rapses de Zacynthe (Zantéa); Pline celles d'Agrigente, en Sicile; Plutarque celles d'Ectabane et de Babylone. « Le terrain de la Babylonie, dit-il, est imprégné de feu... On dirait que le sol, agité par les substances ignées qu'il recèle dans son sein, a une sorte de poulx qui le fait tressaillir ». Lorsqu'Alexandre fit la conquête

de ces régions, il admira beaucoup dans la province d'Ectabane « un gouffre d'où sortaient continuellement, comme d'une source inépuisable, des ruisseaux de feu (1). Son retour à Babylone fut fêté par l'embrasement de deux ruisseaux parallèles courant dans les rues. Et l'un de ses courtisans fit, pour le distraire, enduire de pétrole un jeune garçon : à peine cette matière eut-elle touché son corps qu'il fut environné de flammes !

Les Chinois emploient le pétrole pour l'éclairage depuis les temps les plus reculés, l'Europe depuis le xiv^e siècle : il est difficile de remonter plus haut, vu l'absence de tous documents pendant le Moyen-Age. Mais qu'était-ce que le Feu Grégeois, sinon du pétrole ? Au xv^e siècle, on trouve trace de son usage par les médecins, et même à l'heure actuelle, de quelques variétés plus pures qu'ils appellent « moum », les Indigènes de Mossoul et Bagdad se servent comme d'un baume pour les blessures les plus graves. Le pétrole, employé comme vermifuge, a une certaine renommée ; celle de l'huile de Gabiau en a une considérable dans le Midi de la France. Un curieux mémoire de François Clouet, chargé d'embaumer François I^{er} en 1547, mentionne l'emploi de l'huile de « pétrolle » dans la coloration d'une figure de cire faite à la ressemblance de la momie.

Au xviii^e siècle, l'Apchéron fait à nouveau l'étonnement des voyageurs anglais qui recherchent une route vers l'Inde. « Les Russes le boivent comme liqueur et comme tonique », écrit Jonas Haway, qui visita ces régions vers 1754, en parlant du pétrole. « Il n'enivre jamais. C'est aussi à l'usage interne un

(1) PLUTARQUE : *Vies des Hommes illustres*, Alexandre-le-Grand. Chapitre XLIX.



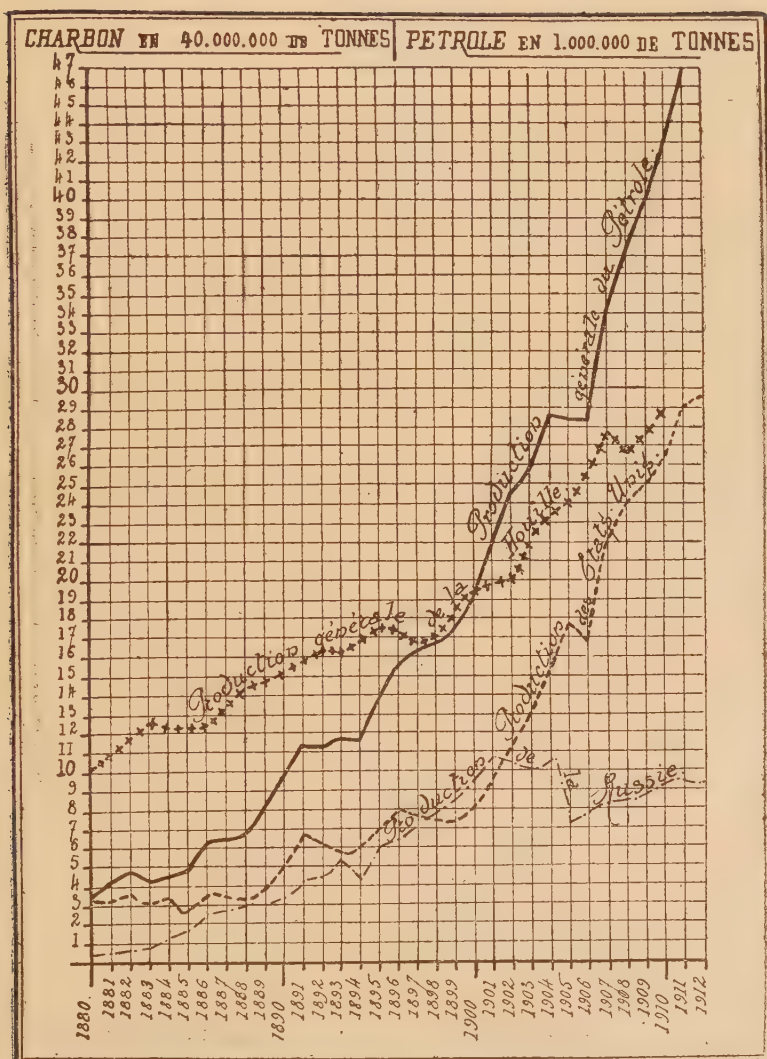
La Production Mondiale en 1918
d'après le tableau présenté par la Comision tecnica del Pétroleo.

excellent médicament contre la gravelle. Comme remède externe, il est fort employé contre le scorbut, la goutte, les crampes... Il dégraisse fort bien les étoffes et serait d'un usage très fréquent s'il ne laissait, après l'opération, une odeur abominable ».

Enfin, le pétrole fut trouvé en Amérique par les premiers émigrants, ou plus exactement ceux-ci reconnurent des puits, déjà creusés par les Indiens. Mais c'est seulement au milieu du xix^e siècle, qu'a commencé véritablement à être soupçonnée l'importance des champs de pétrole disséminés sur tout le globe.

Tandis que vers 1840 se faisaient en France les premiers essais de traitement de l'huile de schiste, qu'en 1853 l'Allemagne inventait la lampe à pétrole, perfectionnée ensuite par Laydaw d'Edimbourg, « l'esprit hardi et inventif de la jeune Amérique s'acharnait, sans se laisser rebuter par une série de recherches infructueuses, à découvrir en Pensylvanie les premières fontaines du précieux liquide ». En 1858, le Colonel Edward Drake, qui forait un puits d'eau salée à Tytusville, faillit être englouti avec ses ouvriers par un jet de liquide huileux dont la source, en apparence intarissable, continua à fournir plusieurs milliers de litres par jour. Il fut reconnu par la suite que ce liquide, après une purification très simple, brûlait avec une lumière éclatante. La fièvre du pétrole s'empara alors de l'Amérique, et des légions de chercheurs se précipitèrent dans la vallée des Alleghanys, en Pensylvanie.

L'industrie du pétrole était créée. Longtemps, l'Union Américaine resta presque seule productrice de la précieuse huile; il y a une quarantaine d'années, elle fournissait encore les deux tiers de l'extraction du Monde entier. Mais si rapidement

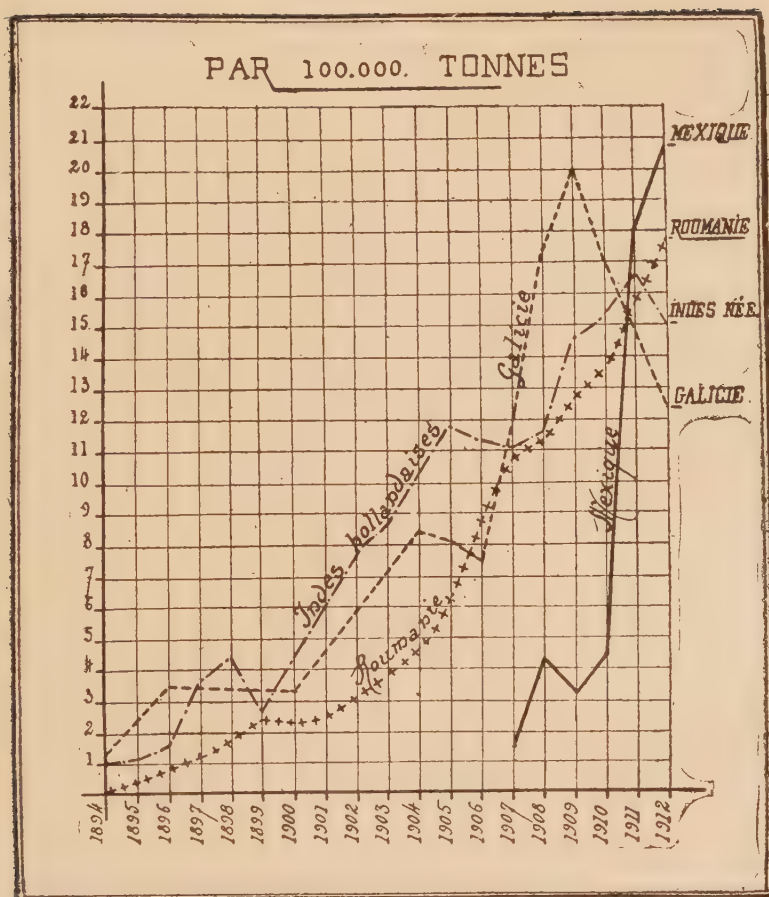


Production générale comparée du pétrole et de la houille (1).
Accroissement de la production aux Etats-Unis et en Russie.

(1) Notez la différence d'unité servant de mesure pour la production du charbon et celle de la houille.

que se soient développés les champs de pétrole des Alleghanys et de l'Ohio, ils ont été dépassés vers la fin du siècle dernier par les énormes gisements de Bakou. En 1898, la Russie a pris le pas sur les Etats-Unis et a conservé le premier rang jusqu'à 1902, date à laquelle l'Amérique l'a reconquis de haute lutte, grâce aux nouveaux bassins pétrolifères du Texas, de la Californie et du « Mid-Continent », surtout ceux du Kansas et de l'Oklahoma, avec le fameux « Gleen Pool » qui, pendant toute l'année 1908, produisit le chiffre fantastique de 50.000 barils *par jour!*

Jamais la Russie n'a pu se relever. Sa production qui, en 1901, représentait 50 0/0 de celle du Monde, deux ans avant la guerre, n'était plus que de 20 0/0, et, en 1918, elle était tombée au chiffre infime de 7,86 0/0. La cause en est surtout à la diminution de production de la « région noire » de Bakou, de cette presqu'île de l'Apchéron qui s'avance comme un coin dans la Caspienne, reliée aux mers libres par un chemin de fer et un tube de 800 kilomètres de long, dans lequel s'écoulaient annuellement, avant la grande catastrophe mondiale, 400.000 tonnes de pétrole, se dirigeant vers l'Europe. En cinq ans, le rendement moyen des puits y diminua de 40 0/0, alors que la profondeur moyenne des forages augmentait de 25 0/0: il fallut creuser de plus en plus profondément pour trouver de moins en moins de naphte. Les gisements de Bakou tendent à s'épuiser. Or, ils fournissaient à eux seuls les quatre cinquièmes de la production russe. Voilà pourquoi, en 1918, la Russie perdit le second rang, qu'elle occupait depuis si longtemps, au profit de son jeune rival le Mexique. Il est vrai que les deux révolutions qu'elle eut à subir en ce quart de siècle y aidèrent beaucoup: celle de 1905 produisit des troubles san-



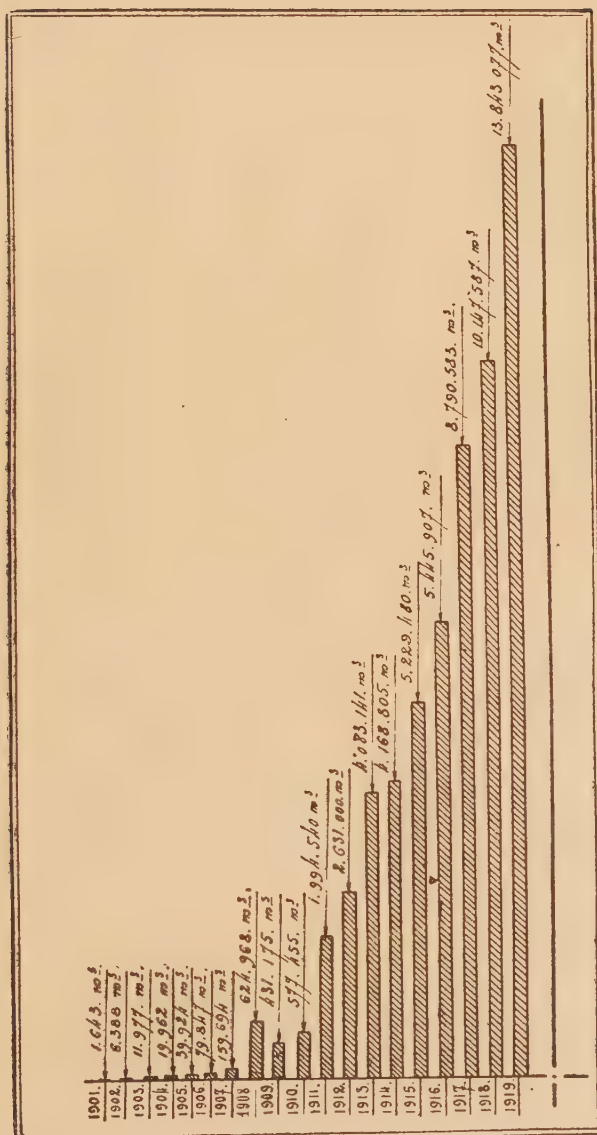
Production comparée du Pétrole avant la guerre, au Mexique, en Roumanie, aux Indes néerlandaises et en Galicie.

glants au Caucase; les plus belles usines furent incendiées, de nombreux puits détruits. Et une grande agitation ne cessa de régner dans cette région jusqu'au triomphe de Lénine.

Etats-Unis, Russie, Mexique, Roumanie, tels étaient, suivant leur ordre d'importance, les quatre premiers producteurs de pétrole avant la guerre. La Roumanie est, avec l'Amérique, le premier pays où l'huile de pierre ait été extraite; l'année même où le colonel Drake faisait ses essais à Tytusville, 250 tonnes y étaient tirées au moyen de puits à main: le pétrole était presque à fleur de sol! Depuis, la production roumaine n'a cessé de monter: elle était de 500.000 tonnes, quand fut découverte la région de Moreni, une des plus riches de l'Europe (du coup, les capitaux étrangers affluèrent!) et atteignit son apogée en 1913 avec 2 millions de tonnes. La guerre lui a porté un coup sensible: elle n'atteint plus à l'heure actuelle que la moitié de ce chiffre (1).

Si la production roumaine, toujours gênée par le manque de courant électrique qui entrave les forages, a de la peine à se relever, celle du Mexique, si souvent en proie à la guerre civile, n'a jamais connu d'arrêt dans sa progression inouïe. En 10 ans, elle est passée de 3 à 160 millions de barils, portant sa part dans l'extraction mondiale de 1 à 23 0/0. Les chiffres valent la peine d'être cités :

(1) Tombée à 920.000 tonnes en 1919, elle est remontée à 1.030.086 tonnes en 1920 (12 0/0 d'augmentation). Ce faible relèvement est le premier constaté; depuis 6 ans, la production roumaine ne cessait de décroître, 1917 fut pour elle l'année la plus terrible.



Accroissement de la production du pétrole au Mexique
de 1900 à 1920.

PRODUCTION MONDIALE				PART DUE
de				au
1910 à 1920				Mexique
—				—
1920	684.000.000 barils			23,35 0/0
1919	551.000.000 —			15,85 0/0
1918	514.729.354 —			12,40 0/0
1917	505.362.367 —			10,09 0/0
1916	459.438.319 —			8,70 0/0
1915	426.370.894 —			7,70 0/0
1914	399.667.168 —			5,30 0/0
1913	384.667.550 —			6,80 0/0
1912	352.446.598 —			4,70 0/0
1911	344.174.355 —			3,65 0/0
1910	327.937.629 —			1,10 0/0

C'est le Mexique aujourd'hui qui sauve le Monde, car les Etats-Unis — premier producteur du globe — n'arrivent même plus à suffire à leur propre consommation, et sont obligés de lui faire appel pour combler leur déficit. Malgré tous leurs efforts, ils ne sont arrivés, pendant ces trois dernières années, à accroître leur production que de 24 0/0, *alors que le Mexique augmentait la sienne de 130 0/0*. Les autres pays suivent de très loin. Voici, du reste, ce que chacun d'eux a donné en 1920 :

Etats-Unis	443.402.000 barils
Mexique	159.760.000 —
Russie	24.382.000 —
Indes Néerlandaises.....	16.400.000 —

Indes Anglaises.....	8.450.000	—
Roumanie	7.238.000	—
Perse	6.750.000	—
Pologne	6.150.000	—
Japon	2.030.000	—
Trinité	2.083.115	—
Argentine	1.240.000	—
Egypte	1.080.430	—
Vénézuëla	472.000	—
Alsace	384.370	—
Canada	198.430	—
Allemagne	278.000	—
Italie	32.500	—
Divers	3.670.000	—

La production totale a été de 684.001.705 barils de 42 gallons, contre 544.884.900 en 1919. Elle a atteint 98 *millions de tonnes*, battant de loin le record des années précédentes (1). Si l'on songe qu'il y a un demi-siècle, elle n'était que de 66.000 t., et que *de 1913 à 1920, elle a presque doublé*, on verra de quel stimulant prodigieux fut pour elle la grande Guerre mondiale !

Mais des craintes se font de plus en plus jour. Arrivera-t-on à satisfaire l'accroissement vertigineux de la consommation de pétrole, et certains Etats ne craignent-ils pas déjà de voir les réserves contenues dans leur sol s'épuiser ?

(1) Les chiffres concernant la production des 6 premiers mois de 1921 viennent de paraître (Septembre 1921) : la production du pétrole a été pendant ce semestre, de 387 millions 1/2 de barils, ce qui, si la même proportion se maintenait, donnerait pour toute l'année 775 millions de barils. La part des Etats-Unis qui, il y a peu d'années, était encore de 70 0/0 de la production mondiale, est tombée pour ces six mois à 61 0/0. Celle du Mexique est montée à 31 0/0. Le reste du Monde a fourni 8 0/0.

CHAPITRE III

ACCROISSEMENT VERTIGINEUX DE SA CONSOMMATION

CRAINTES DES ÉTATS-UNIS

QUI N'EN AURAIENT PLUS QUE POUR 18 ANS.

La consommation du pétrole monte, monte, dans des proportions effrayantes ! Des branches entières de l'industrie se transforment et l'on peut dire que *toute la locomotion moderne* tend à reposer sur l'usage du combustible nouveau. L'automobilisme, l'aviation lui doivent leur existence. Les machines à vapeur non seulement tendent à céder devant le moteur à pétrole dans un grand nombre de cas, mais elles-mêmes en réclament l'emploi aux lieu et place du charbon. Les locomotives, les organes propulseurs des navires prennent de plus en plus dans le pétrole les sources de leur énergie. Plus de fumée, plus de cendres gênantes, puissance calorifique double : le travail du chauffeur, si exténuant jadis, se réduit à l'ouverture et à la fermeture d'un robinet ! Les navires voient leur rayon d'action augmenté de 50 0/0 si, dans leurs chaudières, ils remplacent la houille par le mazout, et plus que triplé s'ils se servent du moteur à combustion interne. Certains techniciens anglais

ne craignent pas d'affirmer qu'une tonne de mazout, utilisée dans un moteur Diesel pour navires, équivaut à six tonnes de charbon au moins.

Aussi, peu de pays hésitent-ils devant de tels avantages. Dès 1885, les chemins de fer du sud de la Russie marchaient au pétrole, ceux de la Roumanie depuis 1887. Les Compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis consommaient déjà 20 millions de barils en 1909, c'est-à-dire *un dixième de la production* à cette époque. Et l'on signalait ces dernières années des contrats comportant la livraison de 50 millions de barils conclus par l'« United States Railroad Administration ». Les machines de la « Southern Pacific Railway » sont, comme on l'a dit avec raison, de véritables montres : leur chaudière a deux mètres de diamètre et une longueur de 14 m. 50; leur surface de chauffe est le double de celle de locomotives ordinaires. Le chauffeur se tient à l'avant, ce qui lui permet d'observer la voie.

Le Mexique a depuis longtemps suivi l'exemple tracé par les Etats-Unis; l'Autriche aussi pour ses chemins de fer alpins. La France a fait cet hiver des essais dont on a beaucoup parlé, et l'Argentine vient, il y a à peine quelques mois, de conclure de très importants contrats de fourniture de pétrole pour ses chemins de fer avec la « Shell Transport and Trading ».

Partout la substitution du pétrole au charbon se généralise, et sa consommation se développe avec une rapidité telle que l'offre n'est plus du tout en rapport avec la demande. *Même si la Russie se relevait, la disproportion entre les besoins du Monde et les quantités disponibles resterait considérable.* Voilà pourquoi les prix des combustibles liquides, dont l'extraction n'exige pourtant qu'une faible main-d'œuvre, restent si élevés.

L'Amérique du Nord fournissant 80 0/0 de la production

mondiale, c'est le dollar qui est devenu la monnaie du pétrole. Actuellement, le pétrole roumain rendu en Hongrie s'y vend au même prix que le pétrole américain. *Les cours sont donc imposés au monde entier par New-York.* Voici quels ont été, de 1914 à 1921, les variations du prix du pétrole dans les grands centres de production :

	Prix par baril au 28 Juillet 1914	Du 1 ^{er} Juillet 1914 au 1 ^{er} Septembre 1921	
		Prix le plus haut	Prix le plus bas
Pensylvanie	\$ 1.65	6.70	1.35
Kansas-Oklahoma	0.75	3.50	0.40
Healdton (Okla)	0.50	2.75	0.30
Golfe du Mexique	0.40	3 »	0.40
Californie, léger	0.70	1.88	0.40
Californie, lourd	0.40	1.60	0.325

Chose curieuse, le pétrole coûta moins cher aux lieux de production en 1914 et en 1915 qu'en 1913. Il atteignit son plus bas prix en avril 1915, puis ne cessa de monter jusqu'à juillet 1920, date à laquelle il se stabilisa pendant quatre mois aux cours les plus élevés qui aient été enregistrés.

	Janvier 1913	Octobre 1913	Avril 1915	Octobre 1919	Juill.-Oct. 1920
Pensylvanie	\$ 2.05	2.50	1.35	4.25	6.10
Kansas-Oklahoma	0.83	1.03	0.40	2.25	3.50

Mars-Avril 1921	Mai 1921	Août 1921 (1)
—	—	—
3 »	3.50	2.25
1.75	1.50	1 »

La baisse de 1921 a surtout porté sur les pétroles bruts : le baril de pétrole brut pris au Mexique est passé en six mois de 6 dollars à 2 \$ 25 : il y a donc eu une baisse de 60 à 70 0/0. Cette chute des cours n'a guère profité aux consommateurs, car le gallon d'essence qui, en Février 1921, coûtait 25 cents dans les ports de l'Amérique du Nord, était à 19 cents et demi le 27 Juin. La baisse sur la vente au détail des pétroles raffinés a donc été infime.

Peu de personnes se rendent nettement compte de ce que sera la consommation de pétrole dans quelques années. Et c'est assez compréhensible, puisque c'est seulement depuis peu de mois que la grande presse d'information a commencé — bien timidement du reste — à entretenir ses lecteurs de ces questions angoissantes. Personne n'ignore actuellement que, pour l'industrie entière de l'Europe, la question du « combustible » se pose d'une façon inquiétante.

Or, la *production du charbon* dans le monde a été, en 1920, en *déficit de 100 millions de tonnes environ*, par rapport à la production de 1913. Les dirigeants des Compagnies de charbonnages essaient bien d'augmenter la production des mines, mais n'obtiennent en général que des résultats décevants, ce qui est normal, si l'on observe le nombre croissant des grèves minières, le fait que les lois sociales réduisent constamment les heures de travail, l'augmentation des salaires.

(1) Statistiques de la « National Bank of Commerce of New-York ».

Pour produire de la vapeur, une tonne de mazout donne presque les mêmes résultats que deux tonnes de charbon : il faudrait donc, pour combler ce déficit énorme, plus de 50 millions de tonnes de « fuel oil ».

Or, la *production mondiale de mazout ne dépassait pas 75 millions de tonnes en 1919*. Elle comblerait donc le *déficit du charbon* et ne laisserait pas 25 millions de tonnes pour la *demande proprement dite*. Ce rapprochement de chiffres fait ressortir nettement combien les besoins de pétrole sont grands à une époque où la question de l'emploi du pétrole — de préférence au charbon — est de plus en plus à l'ordre du jour. Or, l'augmentation considérable et générale de la consommation n'est pas suivie par la production, qui, loin d'être stationnaire, n'en reste pas moins très inférieure aux besoins que l'on prévoit pour l'avenir, dans les milieux compétents. Récemment, un journal pétrolifère américain publiait les chiffres ci-dessous relativement à la consommation des Etats-Unis :

1907.....	24 millions de tonnes.		
1918.....	57	—	—
1919.....	75	—	—

Et, dès le début de 1920, on signala une augmentation de 25 0/0 sur 1919. La progression est telle qu'en Janvier et Février 1921, la consommation américaine fut de 230.729 barils *par jour* supérieure à la production nationale. Le stock de pétrole, tant national que mexicain, aux Etats-Unis, a considérablement baissé ces derniers temps, et ne s'élève qu'à 114.008.000 barils, *représentant seulement quatre mois de consommation*, alors que depuis des années, il était toujours

au moins suffisant pour assurer la consommation pendant six mois. Il faut dire que les automobiles sont de terribles mangeuses d'essence, et qu'aux Etats-Unis, chaque « farmer » a la sienne; dans toute famille qui se respecte, il y en a généralement trois : une limousine pour les visites en ville, une voiture découverte pour les promenades à la campagne, et une « Ford » pour les domestiques, afin qu'ils aillent aux provisions. Aussi, a-t-on calculé qu'il y avait en moyenne une automobile par treize habitants. La seule usine Ford est équipée pour en construire annuellement trois millions.

Et, comme si cela ne lui suffisait pas, l'Amérique projette de développer, grâce à des tracteurs à moteur, les moyens de transport en Asie, ce pays manquant de chemins de fer! Il faut prévoir pour elle une consommation de 120 millions de tonnes dans un avenir rapproché.

Les Etats-Unis consomment deux fois autant de pétrole que le reste du Monde, tandis que leurs ressources ne s'élèvent qu'à 1/7^e de celles de l'Univers.

Leur consommation en 1920 a augmenté de 25 0/0, leur production de 11 0/0 seulement. Et déjà on commence à craindre qu'elle ne baisse. Les deux tiers des terrains pétrolifères de l'Oklahoma, qui à lui seul produisait près du quart de l'Union, ont été explorés. Et le nombre des forages tend à décroître.

Si la progression de la consommation mondiale de pétrole se poursuit suivant le rythme de ces dernières années, les réserves de pétrole des Etats-Unis, calculées sur le chiffre de la population actuelle et sur la base présente de 70 barils par tête d'habitant, toucheraient à leur fin, d'après le « Smithsonian Institute » vers 1927.

Ces chiffres me semblent un peu exagérés, car jamais les réserves contenues dans le sol de l'Union n'arriveront à être entièrement explorées d'ici six ans. Mais ceux publiés par le Service Géologique du Secrétariat d'Etat de l'Intérieur montrent que les pays étrangers consomment moitié moins de pétrole que les Etats-Unis, alors que leur sol en contient sept fois plus.

« Ces pays consomment actuellement deux millions de barils par an; à ce compte, ils ont des réserves suffisantes pour 250 ans.

Les Etats-Unis consomment 400 millions de barils par an : *ils n'en ont que pour 18 ans!* (1).

« Le total du pétrole qu'on peut encore tirer du sol du Monde entier peut être évalué à 60 milliards de barils — 43 ont été mis à jour par les sondages qui ont réussi.

Sur les 60 milliards restant à extraire du globe, 7 se trouvent dans les Etats-Unis et l'Alaska, 53 dans le reste du Monde.

Voilà pourquoi, songeant au traitement par distillation des schistes bitumeux, la Marine Américaine s'est réservé la propriété d'immenses gisements, notamment dans le Colorado et l'Utah. Si les Etats-Unis n'arrivent pas à acquérir de nouveaux champs pétrolifères dans le reste de l'univers, la situation finira par être telle qu'ils ne pourront éviter la guerre qu'au prix d'un vasselage économique!

Il y a du pétrole sur presque toute la terre et, pourtant, la maîtrise du pétrole est l'une des plus concentrées qui soient.

Depuis l'Alaska jusqu'à la Terre de Feu, à peu près, tous les pays du Nouveau Monde en possèdent :

(1) Cf. Troisième partie. — *Lutte entre l'Angleterre et les Etats-Unis pour la Suprématie Pétrolifère.* — Chapitre XIV.

Alaska.

Canada : sa présence y est signalée depuis 1789, par Sir Alexander Mackensie.

Etats-Unis.

Mexique.

Amérique Centrale.

Vénézuéla.

Trinité — Guyanes.

Colombie.

Equateur — Pérou — Bolivie.

Chili — Argentine.

On espère très prochainement en trouver au Brésil et dans l'Uruguay.

L'Europe est moins bien partagée :

Hanovre (Wenigsen).

Alsace.

Italie.

Pologne — Ukraine — Roumanie.

Et, en Mars 1921, une filiale de l' « Anglo-Persian Oil », la « D'Arcy Exploration », a mis à jour des gisements de pétrole en Hongrie.

L'Asie est presque aussi riche que l'Amérique :

Caucase.

Perse — Mésopotamie.

Indes Néerlandaises.

Siam — Birmanie.

Chine.

Japon et Formose.

Afrique et Océanie, par contre, semblent ne renfermer que de faibles quantités de la précieuse huile: il y en a dans l'Afrique du Nord, en Egypte, peut être à Madagascar. La grande exploratrice anglaise, que j'ai déjà citée à propos de la Hongrie, fait en ce moment de sérieuses recherches dans l'Australie Occidentale et en Nouvelle-Zélande.

Or, presque tous ces gisements répandus aux quatre coins de l'univers, et dans des Etats si divers, sont, à l'heure actuelle, entre les mains de deux grands trusts, l'un américain :

La « Standard Oil ».

L'autre anglo-hollandais :

La « Royal Dutch-Shell »,
et de Sociétés dirigées par le Gouvernement Britannique.

DEUXIÈME PARTIE

Lutte entre Trusts

CHAPITRE IV

LA STANDARD OIL

S'il arrive parfois, dans la lutte pour le pétrole, que les Gouvernements s'affrontent directement, comme en Pologne, en Roumanie, au Caucase et en Turquie, — ils préfèrent en général se dissimuler derrière les trusts.

Il existe aux Etats-Unis de nombreuses entreprises pétrolières dont la puissance n'est pas négligeable, telle que la « Sinclair Oil », au capital de 500 millions de dollars, la « Texas », les intérêts Doheny qui représentent également un

demi-milliard de dollars. Mais tous ces « Independent Producers » doivent s'incliner devant la royauté incontestée de la « Standard Oil ».

La « Standard Oil », purement américaine, a précédé la « Royal Dutch », hollandaise avec de forts apports anglais, et depuis peu français (1), d'une vingtaine d'années.

A vrai dire, il n'y a plus aujourd'hui une « Standard Oil », mais 40 Sociétés portant toutes ce nom suivi de celui d'une ville ou d'un Etat.

« Standard Oil of New-Jersey »

— Pensylvanie »

— Kansas »

— Ohio »

La plus importante est la première. Toutes sont fédérées autour d'un seul grand Conseil d'Administration :

La « Board of Directors of Standard Oil Cies » que dirige en ce moment M. Bedford, ancien Président de la Standard Oil of New-Jersey », où il a été remplacé par Walter Teagle. Ce grand conseil est le véritable cerveau de la « Standard », d'où émane la politique universelle de cette fédération de Sociétés, aussi puissante, plus même à certaines heures que le Gouvernement des Etats-Unis.

Son histoire, comme celle de tous les Trusts américains, tient du prodige. Au début d'une grande entreprise, il y a toujours un grand homme : celui de la « Standard » fut John

(1) 40 % du capital de la « Royal Ducht » est entre les mains de Français, mais la France n'exerce malheureusement aucun pouvoir dans la direction de cette entreprise.

Rockefeller, petit marchand de pétrole qui, en 1865 conçut l'idée de fédérer avec lui tous les marchands américains du pétrole.

Il y avait, en 1870, aux Etats-Unis, 250 raffineries qui se faisaient une guerre de tarifs sans merci. C'est pour mettre fin à cette lutte si avantageuse pour les consommateurs que fut créée la « Standard Oil », *réunion de raffineurs, non de producteurs*. Suivant un principe constant et rigoureux qu'elle a toujours observé, la « Standard » s'est gardée de rechercher l'huile brute, abandonnant totalement ce soin aux prospecteurs et aux producteurs. Mais à la sortie des puits, le pétrole, presque partout où on le capta, devint son bien exclusif. Elle l'amenait par des canaux à ses innombrables raffineries. La Standard primitive, celle de l'Ohio, débuta humblement au capital d'un million de dollars, avec une petite consommation de 600 barils par jour. Etablie à Cleveland, elle groupait les intérêts de raffinage ou de transports de pétrole acquis en Pennsylvanie depuis 1865 par l'Association Rockefeller, Andrews, Harckess et Flager.

Deux ans plus tard, non seulement elle avait réuni sous sa direction les raffineries situées dans les environs de Cleveland, mais encore elle en avait construit à Baltimore, Philadelphie, New-York, Boston, Pittsburg.

Six ans après sa naissance, elle acquérait déjà la plus grande partie du pétrole brut recueilli aux Etats-Unis. Son capital avait d'ailleurs été augmenté deux fois, en 1872 et 1874.

Au bout de 10 ans, elle transportait et distribuait 95 0/0 de la production américaine.

En 1881, elle « fusionnait » 39 compagnies pétrolifères. Le trust était constitué et disposait déjà d'un capital de 75 mil-

lions de dollars. *Le premier cycle de sa croissance était accompli.* Maître du marché des Etats-Unis, sûr de son « monopole » américain, il achevait la pose de sa première pipe line vers l'Atlantique. La « Standard » allait bientôt jeter son dévolu sur l'Europe.

La Convention du 2 Janvier 1882

Pareille fortune n'avait pas été sans user de procédés déloyaux. Les administrateurs de la « Standard Oil of Ohio » avaient formé des « pools » : ils imposaient à chaque établissement en faisant partie des prix d'achat et de vente. Ce système qui, en une douzaine d'années donna des résultats si merveilleux, n'était pas sans défauts : il y avait des frottements entre les membres du « pool ». Aussi sentit-on bientôt le besoin d'établir l'unité de direction ; c'est à cet effet que l'on fonda en 1882 la « Standard Oil Trust ».

C'est la première fois que le mot « trust » figurait dans une raison sociale, « Trust » veut dire dépôt. Un Comité de neuf membres ou « trustees » fut formé ; il comprenait toute la famille Rockefeller : John Rockefeller, Payne, William Rockefeller, Bestwick, Flager, Warden, Pratt, Brawster, Archbold. Les 9 trustees devinrent seuls dépositaires et délégués de tous les pouvoirs des 39 Compagnies solidairement engagées : ils reçurent de chaque Etablissement les actions et le pouvoir de voter correspondant. Les « Trust certificates », valant chacun 100 dollars, ne s'échangeaient contre des actions que dans le rapport de la valeur de chaque entreprise à la valeur totale de toutes les entreprises constituant le trust.

La Convention de 1882 qui scella ce pacte, prévoyait l'admission dans le Trust de nouvelles Compagnies, et la création éventuelle d'une Standard Oil dans chaque Etat de l'Union.

Quatre classes de Compagnies entrèrent dans la combinaison de 1882 :

I. 14 Compagnies dont la *totalité* des actions furent remises aux trustees : parmi elles se trouvaient l'« Atlantic Refining », la « Standard of Ohio », la « Standard of Pittsburg ». La première de ces Sociétés est, depuis 1911, arrivée à reprendre sa liberté.

II. Les riches particuliers ayant des intérêts dans l'industrie et le commerce du pétrole, possesseurs de gros paquets d'actions, tels que W. C. Andrews et John Archbold.

III. 24 Compagnies dont la *majorité* des actions furent remises aux trustees :

- « Central Refining Cy of Pittsburg » ;
- « Germania Mining » ;
- « Empire Refining » ;
- « Keystone Refining » ;
- « National Transit Cy », etc.

Ces vingt-quatre Compagnies se mirent sous le contrôle du trust, dès 1882. Deux autres sont venues de force s'ajouter à elles :

1° La « Tidewater Pipe-Line Cy », ayant fait construire elle-même des pipe-lines, faisait à la « Standard » une concurrence acharnée. Le 9 Octobre 1883, elle se vit obligée de

traiter avec la « National Cy » : par contrat, elle acceptait, pour sa part du trafic du pétrole, de fournir 11 1/2 0/0 de la quantité envoyée aux ports par pipe-lines, et se faisait reconnaître un droit garanti à un bénéfice annuel d'au moins 500.000 dollars pendant quinze ans.

2° La « Producers Associated Oil Cy », née d'un effort concerté des producteurs indépendants pour lutter contre la Standard, céda en Octobre 1887.

IV. Une autre Compagnie forme, à elle seule, la quatrième classe.

Le trust y est intéressé, mais il n'a jamais pu, quoiqu'il fit, obtenir la majorité de ses actions et la contrôler. C'est l'« United States Pipe Line Cy ».

Cette Société connut toutes les difficultés et tous les déboires : après avoir lutté contre l'inertie des chemins de fer dévoués à la « Standard Oil », et dépensé plus de 15.000 dollars, rien qu'en frais de procès, elle arriva à pousser ses canalisations jusqu'à Washington, mais ne put jamais aller plus loin, ni atteindre la mer : la « Standard » acheta les terrains intermédiaires.

Au moment de son apogée, en 1911, lorsqu'elle fut frappée par la Cour Suprême des Etats-Unis, la « Standard » possédait 90 0/0 des pipe-lines et contrôlait 86,5 0/0 de la production pétrolifère américaine. Une seule Compagnie, la « Pure Oil Cy », fondée en 1895, et qui avait pour champ d'exploitation l'Allemagne, avait pu rester indépendante. Les soixante quinze petites raffineries, existant en dehors du trust, ne raffinaient pas, à elles réunies, le cinquième de la Standard.

La raffinerie qu'elle possédait à Bayonne était, à elle seule, plus importante que dix de ces raffineries concurrentes.

Le marché européen était presque entièrement conquis. Partout elle opérait au moyen de ses filiales :

- L' « Anglo-American Oil », en Grande-Bretagne;
- L' « American Petroleum », en Hollande;
- La « Deutsche Amerikanische Petroleum Gesellschaft », en Allemagne;
- La « Société pour la vente du pétrole », en Belgique;
- La « Vacuum Oil », en Autriche-Hongrie;
- La « Societa Italo-Americana per Petrolio », en Italie;
- La « Romana-Americana », en Roumanie;
- La « Danske Petroleum Aftieselskabet », au Danemark;
- La « Svenska Petroleum Aftiebolage », en Suède;
- L' « International Oil », au Japon.

En Galicie, le trust tenait tête à toutes les entreprises indigènes similaires. Les raffineurs roumains avaient dû s'entendre avec lui : autrement il arrivait, par ses puissants moyens d'influence, à se faire octroyer un monopole. Et le Cartel des Pétroliers français était à sa merci !

Causes du succès de la Standard

La difficulté n'est pas de produire le naphthe, mais de le transporter, car il est généralement extrait de régions plutôt désertes. D'où l'idée de génie de Rockefeller : construire des pipe-lines amenant directement le pétrole dans les grands

centres ! Dès lors, le transport du naphthe se faisant pour ainsi dire de lui-même, le prix baissa considérablement. Tous les producteurs devinrent tributaires des pipe-lines, et la Standard se trouva pratiquement maîtresse du marché.

Telle fut la première cause du succès de la Standard ! Toutes les petites Sociétés d'extraction devinrent ses clientes obligées. Maîtresse du débouché, elle fixa les prix d'une manière draconienne.

Il en est une seconde : son alliance avec les grandes Compagnies de Chemins de fer, et l'appui qui lui fut donné par leurs magnats : Scott, du « Pensylvania Raibroad »; Vanderbilt, du « New-York Central »; Jewet, de l'« Erie Railroad »; Watson, du « Lake Shore »..., et beaucoup d'autres moins célèbres.

Sa filiale, la « South Improvement Cy », passa le 18 Janvier 1872, avec les Compagnies de Chemins de fer, des contrats par lesquels elle établissait le partage du transport de l'huile destiné à la côte de l'Atlantique, à raison de :

27 1/2 0/0 à l'Erié;

27 1/2 0/0 au New-York Central;

45 0/0 au Pensylvania.

Les Compagnies ainsi favorisées par la « Standard » firent payer le double à ses concurrents. Un de ces derniers a produit devant l'« Interstate Commerce Commission » les tarifs scandaleux qui leur étaient appliqués :

Sur le « Louisville and Nashville Railroad » : majorations aux concurrents de 87 à 333 0/0;

Sur le « Cincinnati, New Orleans and Texas Pacific » : de 63 à 267 0/0;

Sur le « Saint-Louis Iron Mountain and Southern » : de 82 à 257 0/0.

On faisait preuve d'une négligence systématique dans les transports quand il s'agissait des concurrents. L'« Union Tank Line Cy », qui possède les tank-cars, comme la « Compagnie des Wagons-Lits » possède des wagons-restaurants, ne les mettait qu'à la disposition de la « Standard », et obligeait ses adversaires à expédier leur pétrole par barils, ce qui est beaucoup plus coûteux. Seul, le trust était autorisé à installer des pipe-lines le long des voies ferrées, ou sous ces voies. Il en avait déjà — ou plutôt la « National Transit Line », qui lui sert de truchement, en possédait — 35.000 milles à la fin du siècle dernier. De tels abus ne pouvaient se perpétuer. L'enquête de l'« Hepburn Committee » a révélé une foule d'injustices criantes : il suffisait à la « Standard » ou à la « South Improvement » de télégraphier par exemple : « Witkinson and Co ont reçu un wagon qui n'a payé que 41 \$ 50; donnez un tour de vis jusqu'à 57 \$ 50 » — et l'ordre était exécuté.

Aussi, la charte de la « South Improvement », qui était même arrivée à se faire donner le droit d'exproprier pour construire ses pipe-lines, fut-elle rapportée sous la pression des producteurs de pétrole indignés ! Mais jamais le Gouvernement Fédéral des Etats-Unis n'arrivera à abattre la « Standard Oil ».

Ses deux dissolutions.

Lutte de « Roosevelt » contre la « Standard Oil »

En vain, par deux fois, sa constitution fût-elle jugée illégale : en 1892 et en 1911.

En 1892, le système des neuf trustees fut déclaré illégal par la Cour Suprême de l'Ohio; ils votèrent la dissolution du trust, mais continuèrent à administrer toutes les corporations de la même façon jusqu'à 1899. Le trust fut en apparence tronçonné en vingt Compagnies distinctes : les neuf anciens trustees se distribuèrent les actions, de façon à posséder la majorité dans chacune de ces Sociétés. Ils assurèrent ainsi, comme jadis, l'unité de Direction. Rockefeller avait tourné l'arrêt de la Cour.

Voici le grimoire légal, qui ne manque pas de grandeur dans sa simplicité : « John Rockefeller a placé dans les mains dudit attorney pour 256.854 du total des actions te-

292.500

nues par lesdits trustees le 1^{er} juillet 1892 dans chacune des Compagnies dont les actions étaient déposées ».

Bien mieux, après avoir reçu les actions qui leur revenaient dans chaque Société, les anciens trustees les apportent et les vendent à la « Standard Oil C^o of New-Jersey », qui constitue un capital de 100 millions de dollars du « common stock », et de 10 millions seulement de « preferred stock ». Car la « Standard » a une organisation monarchique : tous les pouvoirs aux porteurs de « preferred stock » ! Les porteurs du

« common stock » n'ont que celui de toucher les dividendes. Fussent-ils l'immense majorité, ils ne comptent pour rien dans la direction de l'entreprise.

Vers 1900, Rockefeller va plus loin : il accroît le nombre des actions ordinaires et retrécit celui des actions privilégiées. Comme le fait remarquer une note de l' « Industrial Commission » : « pendant l'année 1900, le common stock a été augmenté de 38.550.700 dollars et le preferred stock a été diminué de 3.968.400 dollars.

Bref, Rockefeller monarchise de plus en plus l'entreprise. La « Standard » forme un véritable Etat dans l'Etat, que rien ne peut faire plier. Le trust s'est reformé, avec une « Holding Corporation », la « Standard Oil C^o of New-Jersey », détenant les titres de toutes les autres Sociétés.

C'est alors que Roosevelt entreprit de détruire une puissance devant laquelle tout s'inclinait. Un procès civil fut intenté par le Gouvernement Fédéral devant le Tribunal de Saint-Louis, en vertu de la « Sherman Law » contre les trusts; la « Standard Oil » et les soixante dix Compagnies qui dépendaient d'elle y étaient accusées de « conspiracy, coercion, intimidation, rebating and others illegal acts in restraint of trade ». Le Tribunal Fédéral de Saint-Louis ordonna la dissolution du trust en 1909. La « Standard » se pourvut en appel devant la Cour Suprême des Etats-Unis, qui, en 1911, confirma la dissolution, après cinq ans d'enquêtes, de poursuites, de jugements et d'appels. La lutte durait depuis 1906. Bien des jugements avaient dû être réformés. C'est ainsi que la « Standard Oil C^o of Indiana », qui n'avait qu'un capital d'un million de dollars, s'était vue condamnée à une amende de 29.000.000 dollars pour entente illicite avec

la « Chicago and Alton Railway » ; elle ne payait que six cents par 100 livres pour ses transports, alors que ses concurrentes en payaient dix-huit. Ce jugement fut cassé en juillet 1908 par la Cour d'appel de Chicago. « Il est étrange, disait la sentence, qu'une Compagnie au capital d'un million de dollars soit condamnée à une amende représentant vingt-neuf fois ce capital ». Le premier Tribunal avait relevé 1.462 infractions, et dans son zèle avait, pour chaque cas, appliqué le maximum : c'est ainsi qu'il était arrivé au chiffre inouï de 29 millions de dollars.

Six mois furent donnés à la « Standard Oil » pour se dissoudre. Le résultat fut le même qu'en 1892. Il y eut simplement trente quatre Compagnies indépendantes en apparence. Au milieu de cette nouvelle constellation, la « Standard Oil of New Jersey », dont le capital est monté à 600 millions de dollars, brille seulement d'un plus vif éclat que ses satellites. Et la « Standard » n'a plus à craindre les attaques du Gouvernement des Etats-Unis. Elle le plie docilement à ses volontés. Bien mieux, le président Harding appuie énergiquement ses revendications à travers le Monde. Qui s'attaque à la « Standard » s'attaque au Gouvernement Fédéral lui-même.

Quand on songe à ce qu'était la modeste Société de Rockefeller en 1870, avec ses 600 barils par jour, et son petit capital d'un million de dollars, et qu'on voit ce qu'elle est devenue aujourd'hui, on reste confondu d'admiration. En 1920, le Grand Conseil de la « Standard » contrôle un capital d'un milliard de dollars, représentant des bénéfices presque égaux, et une consommation par jour de 200 millions de barils, qu'il

espère même voir bientôt monter à 300 millions. Voilà le point de départ et le point d'arrivée; ils diffèrent :

Pour le capital, de 1 à 1.000;

Pour les bénéfices, de 1 à 100.000;

Pour la production, de 1 à 300.000

Si la « Standard » est montée si haut, c'est parce qu'elle était une Entreprise Nationale. Chaque Banque, chaque Compagnie maritime, chaque Chemin de fer aux Etats-Unis était intéressé au succès du trust, car cette grande corporation exportait, aux quatre coins de la terre, un produit tiré du sol de l'Union, et faisait rentrer dans le pays, bon an mal an, plus de 100 millions de dollars. Il semblait donc que toute concurrence fût impossible, et cependant il s'est trouvé une Compagnie Européenne assez audacieuse pour venir attaquer, non seulement en Europe et en Asie, mais sur son propre territoire, aux Etats-Unis mêmes, cette puissance d'argent dont la capacité, estimée pour le moins à 12 milliards, dépasse deux fois celle du budget d'avant-guerre d'une nation comme la France — et qui, il y a à peine plus d'un an, lors du partage de la flotte pétrolifère de l'Allemagne, sut triompher de la France, de la Belgique et de l'Italie réunies.

CHAPITRE V

LA ROYAL DUTCH-SHELL

En face de l'hégémonie redoutable qu'exerçait sur le marché du pétrole dans le Monde la puissante « Standard Oil », une opposition s'est dressée, d'abord timide, puis plus hardie, à mesure que le succès répondait à ses efforts :

celle de la « Royal Dutch », alliée à la « Shell ». Trente ans ont suffi à lui donner une situation hors de pair dans l'univers.

C'est en 1890, à La Haye, qu'a été constituée, au capital de 1.300.000 florins, la « Société Royale Néerlandaise des Pétroles ». A la suite de sondages effectués dans les Iles de la Sonde, le Gouvernement des Indes Néerlandaises lui octroya des concessions à Sumatra. Après quelques années, la vente du pétrole brut ne laissant pas assez de marge pour rémunérer le capital déjà entamé, la Direction de la jeune société résolut d'ériger une raffinerie sur place : il lui fallut pour cela porter en 1892 son capital à 1.700.000 florins. Fait étrange à révéler aujourd'hui, cette émission fut un échec : les capitalistes de l'époque avaient perdu confiance en une entreprise dont les bénéfices nets devaient pendant 2 années encore, rester purement négatifs. Malgré ces débuts difficiles, le Conseil d'Administration persévéra : il acquit même de nouvelles concessions, dont

l'exploitation plus rémunératrice, permit de distribuer en 1894 un premier dividende de 8 0/0. Cette répartition lui rendit la faveur du public, et c'est sans difficulté que la « Royal Dutch » put en 1895 porter son capital à 2.300.000 florins, en vue d'agrandir son rayon d'action. Cette même année, elle put distribuer un dividende de 44 0/0. Devant l'importance de ses opérations, la Compagnie décida en 1897, de porter son capital à 5 millions de florins, afin d'acquérir des bateaux-citernes pour transporter sa production. Son dividende était alors monté à 52 0/0, mais il ne put longtemps se maintenir à un taux aussi exceptionnel. Car dès 1898, *la Standard inquiète essaya de s'assurer le contrôle de sa rivale.* Afin d'échapper à cette mainmise, la « Royal Dutch » dut créer pour 1 million 1/2 d'actions privilégiées qui furent remis à des groupes amis. Une lutte économique intense s'ensuivit. La « Royal Dutch » conserva son indépendance, mais l'abaissement progressif des prix du pétrole, par la « Standard Oil », qui, pour tuer sa jeune rivale, n'hésita pas à le vendre en dessous de son prix de revient sur les marchés extra-américains, l'obligea à ramener son dividende à 6 0/0. Il fut maintenu à ce taux pendant l'année suivante pour reprendre sa marche ascendante en 1900 et atteindre 24 0/0 en 1901.

Depuis, la « Royal Dutch » a progressivement augmenté son capital à des conditions qui furent, pour ses actionnaires, autant d'« aubaines » jusqu'au chiffre fantastique actuel. Et ses dividendes pendant la grande guerre mondiale, montèrent aux taux énormes de 45, 48 et même 49 0/0. Il y eut des années où elle alla jusqu'à distribuer à ses actionnaires des dividendes en actions de 200 0/0, triplant ainsi son capital nominal.

L'alliance avec la « Shell »

Si les débuts de la « Royal Dutch » furent aussi modestes que ceux de la « Standard Oil », ils furent beaucoup plus pénibles. Dès ses premières années, elle rencontra en Orient une jeune Société anglaise qui lui fit une concurrence acharnée, la « Shell Transport and Trading Cy », concurrence d'autant plus désastreuse que cette dernière possédait une flotte de bateaux-citernes et que la « Royal Dutch » n'en possédait pas encore ! La « Shell » était dirigée par un des hommes les plus habiles de Londres, Sir Marcus Samuel.

Samuel avait bien simplement débuté comme négociant en coquilles de mer : « sea shells ». Son affaire prospérant de plus en plus, il chercha contre quelle marchandise il pourrait échanger les coquilles qu'il rapportait d'Orient. Il se décida pour le pétrole et devint lui-même producteur à Bornéo.

En 1897, la « Shell » était enregistrée en Angleterre en vue d'absorber l'entreprise « Samuel and Cy » et certaines autres analogues. La nouvelle Compagnie avait un grand nombre de navires-citernes et des centaines d'entrepôts.

La « Royal Dutch », qui avait alors « fusionné » la plupart des producteurs indépendants des Iles de la Sonde, mais éprouvait quelque gêne pour écouler son pétrole en Europe, préféra traiter avec elle.

D'où l'accord de 1902, en vertu duquel les deux Sociétés confièrent la vente de leurs produits à une Compagnie qu'elles formèrent spécialement à cet effet, l'« Asiatic Petroleum », et dont le capital fut constitué :

- 1/3 par la « Royal Dutch »;
- 1/3 par la « Shell Transport »;
- 1/3 par les Rothschild.

Cette simple alliance se transforma cinq ans plus tard en union absolue: « Royal Dutch » et « Shell » fusionnèrent complètement sur les bases suivantes :

Au 1^{er} Janvier 1907, les deux groupes transférèrent leur actif à deux Compagnies :

L'une hollandaise, la « Bataafsche Petroleum Maatschappij ».

L'autre britannique, l'« Anglo-Saxon Petroleum ».

La « Baatafsche » ou « Compagnie Batave des Pétroles », dont le capital est maintenant de 200 millions de florins, fut spécialement chargée de la préparation du pétrole, ainsi que de tout ce qui touche à sa production. Ses terrains pétrolifères sont situés à Java, Sumatra, Bornéo, et elle les exploite directement ou par Sociétés affiliées. Elle est intéressée également dans la Société Mexicaine « Corona » et beaucoup de Sociétés russes. Bien que cette dernière partie de son portefeuille n'ait pas été jusqu'ici productive, la « Bataafsche » a réparti ces dernières années des dividendes représentant annuellement près de la moitié de son capital social. Il est vrai qu'elle a directement ou indirectement la presque totalité de la production des Indes Néerlandaises, qui atteint près de 20 millions de barils et ne cesse de s'élever. Pour faire face à cet accroissement, la « Compagnie Batave des Pétroles » doit, chaque année, construire de nouveaux réservoirs. Elle vient, en 1920, de porter leur capacité à plus de 900.000 tonnes.

L' « Anglo-Saxon Petroleum », dont le siège se trouve à Londres, fut chargée de tout ce qui a trait au transport et à la vente du pétrole, autrement dit, de toute la partie commerciale. Au contraire de la « Bataafsche », cette Compagnie n'exploite jamais directement, quoique elle contrôle la production d'un grand nombre de filiales à Ceylan, aux Indes Anglaises, en Malaisie, dans le nord et le sud de la Chine, au Siam, dans les Philippines, en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans l'Afrique du Sud. Car la « Royal-Dutch-Shell » a une « véritable organisation de vertébré » : au lieu de se reproduire en Sociétés nouvelles toujours semblables, comme la « Standard Oil », elle ne s'agrège de nouveaux adhérents que pour des fonctions distinctes : telle Société sera chargée de la distribution des produits, telle autre de l'exploitation des gisements ou du raffinage. « Royal Dutch » et « Shell » sont aujourd'hui devenues des « Holding Cies ». Depuis 1907, la « Dutch-Shell » a cessé d'être une entreprise industrielle pour devenir un omnium de valeurs de pétrole.

40 0/0 des bénéfices résultant de cette coopération doivent revenir à la « Shell » ;

60 0/0 à la « Royal Dutch », qui s'est réservée la prépondérance.

Au moment où elle signa cet accord, la « Shell » n'était pas sans quelque crainte. Aussi, fut-il entendu que, pour sauvegarder ses intérêts, la « Royal Dutch » s'y intéresserait, en achetant, au 1^{er} Janvier 1907, 500.000 actions ordinaires « Shell » au cours de 30 shillings — et en s'engageant à ne pas les revendre sans l'assentiment du Conseil d'Administration de la « Shell ».

En cas de liquidation ou de vente à l'amiable avant le 1^{er} Janvier 1932, il fut stipulé que le produit net de la liquidation, jusqu'à concurrence de 9 millions de livres sterling, serait partagé également entre la « Shell » et la « Dutch », et que c'est seulement au-delà de cette somme que le produit serait divisé dans la proportion de 40 et 60 0/0.

La « Royal Dutch » a aujourd'hui en portefeuille 967.464 actions de la « Shell ». On voit à quel point la parenté de ces deux entreprises est étroite. La seule différence qui subsiste entre elles est qu'officiellement l'une est hollandaise, l'autre anglaise.

La première victoire de Deterding

La guerre de Chine

Libérée de toutes entraves dans les Indes Néerlandaises, alliée à l'une des plus puissantes firmes britanniques, la « Royal Dutch », sous l'habile conduite d'Henri Deterding, allait bientôt se lancer à la conquête de l'Univers.

Mais elle se heurta pour une seconde fois à l'hostilité de la « Standard Oil » qui lui fit, dans l'Extrême-Orient, une guerre acharnée, la célèbre « guerre des Prix » de 1910.

La « Standard Oil Of New-York » considérait la Chine comme sa propriété privée. Elle avait amené les Chinois à faire usage de la kérosine, en leur distribuant gratuitement des lampes qu'elle appelait « Mei Foo », ce qui signifie « bonne chance » ; lorsque ce moyen commença à devenir trop onéreux, elle les vendit au prix coûtant et, au moment où la « Royal Dutch » vint lui faire concurrence, elle arrivait à

écouler ainsi 2 millions de lampes par an. Avec une population de 400 millions de Chinois, cela faisait un marché illimité pour la kérosine, à laquelle les Etats-Unis préférèrent la gazo-léine.

La « Standard » essaya de lutter en vendant le pétrole raffiné au-dessous du prix de revient sur les marchés étrangers, tout en le maintenant en Amérique à des taux très élevés, à l'abri des barrières douanières. Elle alla même jusqu'à le vendre en Extrême-Orient 50 0/0 plus bas qu'en Hollande, bien que ce dernier marché fût plus près des gisements américains. En même temps, le raffiné américain qui, fin Août 1910, cotait en Angleterre 6 pence $1/4$ par gallon, tombait fin Novembre à $5 \frac{3}{4}$, et en Décembre à $5 \frac{1}{2}$. Les recettes de Deterding, provenant de la vente de la kérosine, diminuèrent de 3.750.000 dollars. Mais il ne céda pas. Il ne quitta pas la Chine : il resta et se défendit. Bien que son pétrole ne fut pas d'aussi bonne qualité que celui de la Standard, il était plus à portée et n'avait pas à subir de longs transports comme celui de sa rivale, ce qui entraînait pour elle de très gros frais. Un accord finit donc par intervenir : la Standard qui, depuis 1903, avait envahi le marché de Chine, abandonna 50 0/0 de son approvisionnement à la « Royal Dutch » ; la part de cette dernière a même été depuis peu portée à 60 0/0. Pour la première fois, Deterding avait vaincu !

Peut être n'eut-il pas triomphé si facilement si le trust de la Standard n'avait été dissous à ce moment par la Cour Suprême des Etats-Unis ! Mais deux groupes aussi puissants ne pouvaient se disputer indéfiniment le marché international sans s'assurer une certaine stabilité, et limiter leurs zones d'opérations respectives.

A maintes reprises, ils ont établi des ententes :

En 1907, une convention fixa le contingent de pétrole que chaque groupe pouvait fournir au marché anglais.

En 1912, un accord de même nature mit fin à la guerre qu'ils venaient de se faire en Extrême-Orient.

L'absence d'une entente générale définitive entre les deux grands trusts n'exclut point l'existence d'accords tacites qui réglementent leur action sur le marché international et assurent à l'une et à l'autre une prospérité exceptionnelle.

La « Standard » a fait plusieurs fois à la « Royal Dutch-Shell » des offres très tentantes de coopération étroite, en laissant ce groupe libre de fixer ses propres conditions. La « Royal Dutch-Shell » a toujours refusé, car elle a pour elle l'avenir. Que fera la « Standard », entreprise presque exclusivement américaine, le jour où la production des Etats-Unis s'épuisera? Depuis 1919, elle cherche à acquérir des gisements dans le reste du monde, pour parer à ce danger; mais elle trouve partout « porte close ». La « Royal Dutch », aidée par le Gouvernement Britannique, a mis la main sur ce qui restait dans l'Univers.

Nouvelles luttes avec la « Standard Oil ».

A la conquête de l'Univers

« Un jour, pour le plus grand étonnement de tous les intéressés à l'industrie américaine du pétrole, M. Deterding amena aux Etats-Unis une cargaison de pétrole et le vendit au nez et

à la barbe des dirigeants de la « Standard Oil ». Enhardi par ce premier succès, il chercha à se fixer aux Etats-Unis et, dans ce but, acquit des propriétés pétrolifères dans l'Oklahoma. Très rapidement, la « Royal Dutch » augmenta ses domaines.

Par une politique audacieuse, sans recourir aux pratiques violentes des dirigeants de la « Standard », Deterding se vengeait de la guerre qui venait de lui être faite en Extrême-Orient. La « Royal Dutch » expédia de grandes quantités d'essence en Amérique pour les y vendre à des taux aussi élevés que ceux de la « Standard » : cela lui permit de compenser les pertes éprouvées dans tout l'Ancien Continent, et de sortir victorieuse de la lutte.

Pendant sa campagne de Chine, Deterding s'était trouvé gêné par l'infériorité de l'huile de Bornéo : il songea, pour y remédier, à s'emparer de divers puits californiens.

La guerre de Californie est de toutes celles qu'a faites Deterding, la plus intéressante et peut être la plus redoutable. En Amérique, il fallait une rare audace à la « Royal Dutch » pour s'établir sur le territoire même de la « Standard ». Ne devait-elle pas y rencontrer la coalition de cette grande firme et des Sociétés pétrolifères indépendantes ? Et pourtant, Deterding triomphe : il crée dans l'Oklahoma la « Roxana Petroleum », sur les bords du Pacifique la « Shell Cy Of California », puis étend ses conquêtes dans le Texas, le Nouveau Mexique, le Colorado, l'Utah, l'Arizona, le Montana, le Dakota et le Nevada. Partout, la « Royal Dutch » apporte avec elle ses méthodes curieuses : elle commence par prendre une option de six mois sur une propriété pétrolifère, lui donnant le droit d'examiner les livres de la Compagnie et de faire une enquête. Au bout de

six mois, elle prend une option sur une *autre propriété*, et continue ainsi dans toute la région. Après avoir laissé presque toutes les options sans suite, la « Dutch » est prête à commencer les opérations de sondage elle-même dans les champs de son choix.

Cette méthode, inaugurée pour la première fois en Californie, est aujourd'hui la *méthode habituelle* de la « Dutch-Shell ». Aussi a-t-elle rarement des mécomptes dans les gisements qu'elle exploite : ses agents ont ordre de référer des plus petits détails au siège.

Afin d'intéresser le public américain au succès de son entreprise, Deterding eut l'habileté, en 1916, d'introduire sur le marché de New-York, 220.000 actions dites « américaines ». Cette émission eut un très grand succès, et bien des yankees ont ainsi intérêt à ce que le Gouvernement des Etats-Unis n'use pas de représailles envers la « Royal Dutch », si le Président Harding n'arrive pas à obtenir pour la « Standard Oil » une part des gisements de Djambi, dans les Iles de la Sonde — ce dont il parle très souvent !

En 1915, la « Royal Dutch » contrôlait déjà un neuvième de la production américaine. *Le tiers de son extraction mondiale sort aujourd'hui des Etats-Unis*. Elle a obtenu pour ses canalisations le droit de passage à Saint-Louis, jusqu'à la rivière, et son inspection en Virginie et en Louisiane est complète. Les grandes raffineries de Martinez, près de San-Francisco, de Saint-Louis et de la Nouvelle-Orléans lui appartiennent.

75 0/0 de la production Californienne, qui dépasse 10 millions de tonnes, échappe maintenant au contrôle de la « Standard Oil ».

Il y a plus. La Royal Dutch s'empare des sources du Mexique et de celles du Vénézuéla. Les territoires huiliers de Tampico, Panuco, le chemin de fer, les chioles oil compagnies appartiennent à M. Deterding. On sait l'importance pétrolifère de cette région. Sa situation géographique à quelques kilomètres de la mer, sa proximité du Canal de Panama doublent sa valeur. 350 kilomètres de navigation, 175 de canalisation à travers l'isthme de Tehuantepec, permettent de livrer l'huile à un centre qui commandera tout le marché de l'Amérique du Sud.

Non content d'avoir vaincu la Standard Oil dans son propre fief, Deterding lui a fait perdre « son Algérie ». Maître de la « Mexican Eagle », qu'il a rachetée en 1918, pour plus d'un milliard à Lord Cowdray, son fondateur, il domine aujourd'hui la production mexicaine. Par ce coup de maître, il a augmenté de 50 0/0 les quantités de pétrole que la Royal Dutch peut offrir au monde. Les Américains furent très sensibles à cette perte, car toute la production de la « Mexican Eagle » allait jusqu'ici à la Standard Oil.

L'« Eagle » avait un grand nombre de bateaux-citernes : son acquisition porta la flotte de la « Dutch-Shell » à plus d'un million de tonnes.

Et les dirigeants de la « Royal » ne se gênent pas pour affirmer, en outre, que le district pétrolifère du Vénézuéla qu'ils contrôlent, et qui, depuis leurs accords avec la « General Asphalt Cy », dépasse 15.000 milles², est équivalent en richesse d'huile au district de Tampico. Voilà pourquoi ils ont créé d'énormes établissements à Curaçao, à la fois entrepôts et raffineries. La « Shell » qui opère depuis 7 ou 8 ans au Vénézuéla, vient d'y vaincre les difficultés d'accostage en im-

provisant une flottille de pétroliers à faible tirant d'eau permettant le transport de pétrole de Macaraïbo à Curaçao.

Le Canal de Panama est lui-même sérieusement menacé. Les Etats-Unis ont dépensé plus de 300 millions de dollars pour construire le canal, et voici que les navires américains vont dépendre de la Royal Dutch pour l'huile. M. Deterding a une station au bout du canal et une autre à l'extrémité du golfe. Il domine les affaires américaines.

C'est bien là une œuvre de conquête. M. Deterding suit l'exemple commercial de la Grande-Bretagne. *Il a des stations sur tous les points stratégiques du monde.* Il contrôle aussi, à chaque entrée, le Canal de Suez. La capacité de la raffinerie de Suez a été augmentée de 7.000 barils par jour, en raison de l'augmentation du tonnage de transit par le canal durant la guerre. Aux Iles du Cap-Vert, M. Deterding construit une station située ainsi à mi-chemin entre l'Afrique et l'Amérique. Il est aux Antipodes, aux Indes Orientales et Occidentales, sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud, sur la côte d'Afrique, aux Açores. Il a sous sa dépendance le marché européen, en particulier le français. Par l'entremise de M. Deutsch de la Meurthe, les possessions pétrolifères asiatiques des Rothschild sont entrées dans le trust de la Royal Dutch, qui possède 90 0/0 du capital des Sociétés de naphte de la Caspienne et de la Mer Noire, et 25 0/0 de celui de la Nouvelle Société du Standard Russe de Grosny. En Août 1920, la « Shell » a acheté la « Mantasheff » et la « Lianosoff », plus 40 0/0 des intérêts de la « Tsatouroff », par crainte de voir la Standard Oil acquérir les propriétés des Nobel à Batoum. Grosny et

Bakou seront ainsi entre ses mains lorsque les bolcheviks n'y seront plus. Le contrat fut signé à Londres.

Une grande partie de la production roumaine est contrôlée par la Royal Dutch; et le Gouvernement de Bucarest, dont les finances sont très obérées, a même négocié avec elle, en Mars 1921, la conclusion d'un emprunt : il serait prêt en échange à lui accorder de nouvelles concessions.

En Allemagne, la « Dutch-Shell » a pris des intérêts dans le groupe « Evag » (« Société pour la transformation du pétrole et du charbon » — « Aktien Gesellschaft fur Petroleum Industrie » — « Deutsche Bergin A. G. »). Elle cherche à absorber les 2 trusts germaniques: « Deutsche Petroleum », « Deutsche Erdol ».

Depuis 1912, elle s'est établie en Suède pour éliminer la « Standard Oil » jusque là maîtresse du marché, avec la « Société Anglo-Suédoise des Pétroles ». Partout la Royal Dutch, grâce à sa manière souple et à l'habileté de certains de ses dirigeants — tels que Gulbenkian, cet Arménien de génie, surnommé à si juste titre le « Talleyrand du Pétrole » — s'insinue dans les bonnes grâces des Gouvernements. En coopération avec celui de Belgrade, elle vient de former à Agram une nouvelle compagnie au capital de 50 millions de couronnes, pour exploiter le pétrole en Yougoslavie. Et comme l'écrivait le « Financial Times » : « par suite de l'accord de San-Remo et de la création en France de la « Société Maritime des Pétroles » et de la « Société pour l'exploitation des Pétroles », la Royal Dutch est à même d'obtenir du gouvernement français un intérêt important dans les champs pétrolifères qui sont maintenant à sa disposition ». Son dernier triomphe a été son introduction en Espagne.

Veut-on avoir une idée du réseau tissé sur le Monde entier par la Royal Dutch. Il suffit de l'énumération éminemment suggestive des Sociétés qu'elle contrôle :

- « Shell Transport and Trading Cy »;
- « Asiatic Petroleum Cy »;
- « Anglo-Saxon Petroleum »;
- « Bataafsche Petroleum Maatschappy »;
- « Société pour la transformation du Pétrole et du Charbon »;
- « Aktien Gesellschaft fur Petroleum Industrie »;
- « Deutsche Bergin A. G. »;
- « Société Anglo-Suédoise des Pétroles »;
- « Asiatic Petroleum » (Ceylan);
 - (Egypte);
 - (F. M. O.);
 - (Indes);
 - (Chine Septentrionale);
 - (Philippines);
 - (Siam);
 - (Chine Méridionale);
 - (Etablissements des Détroits);
- « Anglo Egyptian Oilfields »;
- « British Impérial Cy (Australie);
 - (Nouvelle-Zélande);
 - (Afrique du Sud);
- « Astra Romana »;
- « Barribean Petroleum »;
- « Dordesche Petroleum Industrie Maatschappy »;
- « Dordesche Petroleum Cy »;

- « Sumatra Palembang »;
- « Nederlandsche Indische Tanks Troomboat »;
- « Vereinigte Benzinwerke Hamburg »;
- « The Home Light Oil Cy »;
- « The British Petroleum Cy »;
- « Norsk Encelska Mineralojeanie Colaget »;
- « Shell Marketing Cy;
- « Société Italienne d'importation d'huile »;
- « British Tanker Cy »;
- « Moebi Hid »;
- « Ceram Petroleum »;
- « Ceram Oil Syndicate »;
- « Société Bnito »;
- « North Causasian »;
- « Standard Russe de Grosny »;
- « Société du Mazout »;
- « Société Oural-Caspienne »;
- « Grosny Sundja Oil Fields »;
- « New Shibaïeff Petroleum »;
- « Société Commerciale et Industrielle de Naphte, de la mer Caspienne et de la mer Noire »;
- « Mantasheff »;
- « Lianosoff »;
- « Tsatouroff »;
- « Kotoku Oil fields Syndicate »;
- « United British Raffinerie »;
- « New Orléans Refining »;
- « The Simplex Refining Cy, de Panama »;
- « Panama Canal Storage C^e »;
- « Shell Cy Of California »;

- « California Oil fields Ltd » ;
- « W. V. Oil Company » ;
- « Volley Pipe-line Cy » ;
- « Roxana Petroleum Cy (Oklahoma) » ;
- « Yrahola Pipe-line Cy Of Oklahoma » ;
- « Corporation Shell Of Martinez » ;
- « Shell Cy Of Canada » ;
- « Roxana Petroleum Maatschappy (Texas) » ;
- « Tampico-Tanuco Petroleum » ;
- « La Corona » ;
- « Mexican Eagle » ;
- « Eagle Oil Transport » ;
- « Venezuelan Concessions Cy » ;
- « Curaçao Petroleum » ;
- « General Asphalt Cy » ;
- « Burlington Investment Cy » ;
- « United British Oil fields, de la Trinité » ;
- « United British West Indies Petroleum Syndicate » ;
- « Turkish Petroleum » ;
- « Roxana Petroleum Corporation of Virginia » ;
- « Ozark Pipe-line Corporation » ;
- « Société française pour l'exploitation des Pétroles » ;
- « Société Maritime des Pétroles » .

Cette liste qui, certainement, n'est pas complète et qui s'allonge tous les jours, n'est-elle pas singulièrement éloquente par elle-même ?

La « Royal Dutch » a pénétré dans tous les Etats du Monde prenant partout la couleur nationale des pays qu'elle désire conquérir.

Nous voici bien loin du petit capital d'un million de florins, bien loin aussi des sept petits bateaux-citernes avec lesquels elle débuta dans les Indes Néerlandaises. Sa production annuelle, qui était alors de 25.000 tonnes, dépasse aujourd'hui 15 millions de tonnes. Sa flotte pétrolifère est l'une des plus puissantes du monde: elle jaugeait, l'année dernière, 1.400.000 tonnes. Et la « *Royal Dutch-Shell* » contrôle 22 milliards de capital.

Déclin de la « Standard »

Aujourd'hui, la « *Standard Oil* » n'est certainement plus le colosse du Monde. Elle ne s'est jamais entièrement remise du dernier jugement rendu contre elle en 1912, et qui l'obligeait à se séparer de ses filiales. Quoique l'arrêt de la Cour Suprême n'ait pu mettre fin à la communauté d'intérêts qui les unissait, — puisque Rockefeller possédait par lui-même 25 0/0 des actions de ces diverses filiales — il a certainement entravé le développement de la « *Standard* » pendant ces dernières années. Les très lourdes charges fiscales qu'elle a supportées (le Gouvernement américain prélève sous forme d'impôts 44 0/0 de ses revenus), ont aussi contribué à lui enlever de sa force d'expansion. L'année dernière, Rockefeller a payé un impôt fédéral normal de 12 0/0 et une « supertax » de 65 0/0. En fait, Rockefeller et tous ses associés sont chassés de l'affaire par les impôts fédéraux. Si Rockefeller est la personne qui a payé, l'an dernier, la somme la plus forte pour l'impôt sur le revenu (14.800.000 \$), il est clair que la plus grande partie de

son argent passe de la caisse de la Société pour être placée en titres qui ne sont pas imposables, du Gouvernement, de l'Etat et des Municipalités.

Jusque vers 1890, la « Standard Oil » régna en maîtresse absolue sur le marché du pétrole en Amérique et en Europe. Mais, en 1890, les pétroles du Caucase, de Galicie et de Roumanie commencèrent à faire brèche dans ce monopole de fait. Des groupes financiers, purement européens, les Rothschild de Paris et de Vienne, les Nobel de Suède, les grandes banques allemandes, celles de Lille et de Roubaix qui devaient plus tard former le « Consortium du Nord », s'intéressent progressivement aux entreprises de pétrole nouvellement créées en Europe Orientale. L'Allemagne avait formé un véritable trust, l'« Europeanische Petroleum Union », qui sans la guerre, eut certainement abouti à la germanisation des pétroles européens. Au lieu de ne voir que deux grands trusts se disputer la suprématie mondiale, au profit de l'Angleterre ou des Etats-Unis, nous en verrions probablement une troisième réclamer pour sa part l'Europe et la Turquie d'Asie, au nom de l'Allemagne.

Mais ce groupement, en pleine expansion quand éclata la guerre, se heurtait dès ce moment à une autre organisation, qui, elle aussi, progressait à pas de géants, et dressait déjà dans le Monde entier, sa puissance contre celle de la « Standard Oil » :

la « Royal Dutch-Shell ».

L'habileté de la politique de la « Royal Dutch » fut de *s'installer partout où il y avait du pétrole*, alors que la « Standard Oil » se confinait presque exclusivement en Amérique. Ce fut une grande faute : dominer la production et la vente

en Amérique, c'est là une politique commerciale qui se défendait tandis que les Etats-Unis étaient les plus gros producteurs de pétrole. Mais cela devenait une erreur du jour où d'importants gisements avaient été reconnus dans le reste du Monde.

Si la Standard a encore la prépondérance aux Etats-Unis, où la « Dutch-Shell » n'est intervenue qu'en 1900, — quoique elle soit bien loin d'y contrôler 86 0/0 de la production, comme lors de son apogée, en 1911, — elle a, par contre, *trop négligé les gisements extra-américains.*

En 1890, un représentant de la « Standard Oil » étudiait à Java la situation du pétrole en Extrême-Orient : il pressa la Standard de s'y établir avant qu'aucun concurrent ne se présentât. Hypnotisée par le marché américain, elle refusa.

De même elle est allée trop tard en Roumanie, où elle ne contrôle que 10 0/0 de la production totale, alors que la « Royal Dutch » en contrôle 31 0/0. Au Mexique, la Standard se trouve concurrencée par la « Royal » qui, avec les intérêts anglais qu'elle a réunis, prend environ 40 0/0 de la production. En Russie, son rôle est pour ainsi dire insignifiant.

Cette situation résulte des erreurs d'appréciation commises par les dirigeants du trust : *la puissance de la « Standard Oil » a diminué*, et elle n'exerce plus un contrôle réellement effectif qu'à l'intérieur des Etats-Unis. *Ce contrôle même, la « Royal Dutch » cherche à le lui faire perdre.* Elle vient de former un nouveau trust, groupant les Sociétés restées indépendantes, le groupe Doheny et le syndicat anglais Pearson, l'« Associated Oil », l'« Oklahoma Producing » et l'« Union des Pétroles d'Oklahoma », et 6 ou 8 autres entreprises qui ont été heureusement dirigées ces dernières années. La « Shell »,

cherche à y faire entrer la « Mexican Petroleum Cy of Delaware (1) », le plus gros producteur du Mexique, sœur jumelle de l' « Eagle », et qui est toujours jusqu'ici restée fidèle à la « Standard Oil ». C'est pour cela qu'elle s'est livrée en Mai 1919 à l'achat de grandes quantités de « Mexican Petroleum » à la Bourse de New-York. Si elle y réussit, la Standard verra encore diminuer la part qui lui reste au Mexique.

Ce nouveau trust a l'appui financier des Morgan; on lui a donné le nom de « Sholan Oil Corporation ». Il est surtout dirigé contre la « Standard Oil ».

Ces faits sont très peu connus en France : *la Royal Dutch est en train de monter une nouvelle affaire contre la Standard, — ou de prendre des intérêts dans un trust destiné à la combattre*, et qui finira peut-être par grouper son son égide tous les concurrents de Rockefeller!

Le syndicat Pearson est venu à la « Royal » avec Lord Cowdray. En ce moment, M. Doheny y vient lui-même.

« La grande internationale pétrolifère se développe sans cesse ». Jusqu'où montera-t-elle? Déjà la « Standard Oil » ne produit plus que 17 0/0 du pétrole des Etats-Unis — il est vrai qu'elle a toujours dédaigné l'extraction du naphte — mais fait plus grave pour elle, elle n'en raffine plus que 49 0/0.

(1) La « Mexican Petroleum Cy of Delaware » détient le contrôle d'un grand nombre de Sociétés aux Etats-Unis et au Mexique, dont :

- « Mexican Petroleum of California » ;
- « Huasteca Petroleum Cy » ;
- « Tamahua Petroleum » ;
- « Tuxpan Petroleum » ;
- « Mexican Petroleum Corporation ».

Elargissement rapide de l'activité de la « Royal Dutch ».

Production	1910.....	1.600.000 tonnes
	1913.....	7.000.000 —
	1920.....	15.000.000 —

Bénéfices nets.....	1907.....	13.000.000 florins
	1915.....	29.000.000 —
	1920.....	130.000.000 —

Dividende	1907.....	27 3/4 0/0
	1915.....	49 0/0

<i>Capital autorisé...</i>	1890.....	1.300.000 florins
	1902.....	7.500.000 —
	1910.....	50.000.000 —
	1911.....	100.000.000 —
	1916.....	150.000.000 —
	1918.....	230.000.000 —
	1919.....	400.000.000 —
	1921.....	600.000.000 —

*Résultats financiers de la « Royal Dutch »
depuis son accord avec la « Shell »*

	Produits bruts en 1.000 florins	Charges en 1.000 fl.	Bénéfices nets en 1.000 fl.	Dividendes 0/0
1907	13.657	242	13.415	27 ³ / ₄
1908	13.592	66	13.526	28
1909	12.978	66	12.912	28
1910	14.644	92	14.552	28
1911	13.693	2.652	11.041	19
1912	26.680	302	26.378	41
1913	30.554	384	30.170	48
1914	30.937	571	30.366	49
1915	30.419	440	29.979	49
1916	32.823	193	32.630	38
1917	49.740	5.367	44.373	48
1918	96.877	24.487	72.390	40
1919	118.169	18.169	100.000	45
1920	138.736	9.286	129.450	40

CHAPITRE VI

« LE NAPOLÉON DU PÉTROLE »

Si la « Royal Dutch » est arrivée à ce résultat inouï de faire rétrocéder la puissance de la « Standard Oil », c'est parce qu'elle possédait en elle un homme qui valait des milliards, et que les Américains, dans leur admiration si expressive, ont surnommé « the Oil World's Napoleon », le Napoléon du pétrole : Henri Deterding.

« M. Deterding est Napoléonien par l'audace et Cromwellien par la profondeur », a dit l'amiral Lord Fisher, réorganisateur de la grande flotte anglaise au ^{xx}^e siècle. La personnalité la plus puissante du monde du pétrole n'est plus Rockefeller, mais Deterding. Aidé par des hommes comme Gulbenkian, le « Talleyrand du pétrole » ; Colijn, l'ancien ministre de la guerre des Pays-Bas ; Loudon, Cohen Stuart et Sir Marcus Samuel, le créateur de la « Shell », qui fut lord-maire de Londres — il a pu oser et tenir en vingt ans la gageure de concurrencer la « Standard Oil » sur tous les points du monde, allant jusqu'à s'installer dans son propre fief, aux Etats-Unis mêmes.

La « Royal Dutch » fut créée en 1890, alors que la « Standard » régnait en maîtresse absolue sur les marchés d'Europe et d'Amérique. De Gelder en fut le premier directeur, mais vite remplacé par Kessler, plus capable.

Le « vieux Kessler », comme l'appellent entre eux les membres de la « Royal Dutch », établit son quartier général à Batavia. Ayant besoin d'un aide, il engagea le jeune Deterding, qui était alors employé dans une Banque de Batavia. Ce fut Kessler qui dirigea la « Royal » dans les heures difficiles de ses débuts. Mais en 1900, il mourut subitement. Deterding lui succéda.

Tandis que la « Standard » s'attachait à la formule : « le pétrole américain pour éclairer le monde », Deterding s'attachait à acquérir des sources de pétrole le plus près possible de tous les marchés. La nouvelle politique préconisée par Walter Teagle, président de la « Standard Oil of New-Jersey », lors du cinquantième anniversaire de la Compagnie, en janvier 1920, n'est autre que celle suivie par Deterding pendant quinze ans. Car la « Standard Oil », voyant où l'a conduite la politique suivie jusqu'ici, cherche à renouveler ses méthodes et à copier celles de sa rivale, depuis 1919.

Cinq facteurs ont présidé à l'expansion mondiale de la « Royal Dutch » :

I. — L'habileté dont fit preuve Deterding en associant la Dutch à la Shell et en intéressant à ses opérations les Rothschild de Paris. Grâce à ces combinaisons, il s'entourait de personnalités compétentes telles que Frédérick Lane, Sir Marcus Samuel, Sir Walcy Cohen et Gulbenkian.

II. — L'appui du gouvernement hollandais.

III. — L'appui du gouvernement britannique.

IV. — Le fait que la « Royal Dutch » n'a pas eu sous la main, aux Indes Néerlandaises, un marché pour absorber sa production, comme la « Standard » aux Etats-Unis.

V. — La prédisposition des Anglais et des Hollandais à chercher outre-mer.

C'est la combinaison de ces forces personnelles, politiques et économiques qui a eu pour résultat la création du groupe « Royal Dutch-Shell », puissance mondiale. En vertu des lois des Etats-Unis, un groupe semblable serait impossible.

« Deterding is a plunger », a dit un « American oil man », qui s'est souvent trouvé en compétition avec lui, dans diverses parties du globe. « Il plonge avec l'argent des autres, et non avec le sien; c'est pour cela qu'il est si téméraire. Par exemple, il a payé cinq fois ce qu'auraient payé les autres pour s'introduire en Egypte, et il y a beaucoup perdu.

Cependant, il paye en actions pour les propriétés qu'il acquiert, ce qui lui donne un avantage sur la « Standard », qui a toujours payé en espèces. Malgré tout, des éloges lui sont dus pour être parti de rien et avoir édifié le vaste organisme qu'il dirige ».

La profession de foi, si l'on peut dire, de Deterding, se trouve résumée dans une déclaration mémorable faite par lui devant le Comité de Guerre Britannique, en Mars 1913 :

« Le pétrole est l'article le plus extraordinaire du monde commercial, et la seule chose qui retarde sa vente est sa production. Il n'y a pas d'autre article dans le monde dont vous pouvez assurer la consommation aussi longtemps que vous pouvez le produire. *Dans le cas du pétrole, commencez par assurer la production, et la consommation viendra*; il n'y a pas besoin de s'occuper de la consommation, et comme vendeur, il est inutile de faire des contrats par avance, parce que *le pétrole se vend par lui-même*. Tout ce qui vous est nécessaire,

c'est une bourse bien garnie, pour vous permettre de ne dépendre de personne, et d'être à même de dire aux gens s'ils ne veulent pas acheter aujourd'hui : « Bien, je vais dépenser 1.000.000 £ pour faire des réservoirs, et dans l'avenir, vous aurez à payer beaucoup plus cher. *Le grand point pour la marine est de s'assurer du pétrole d'un groupe qui peut tirer sa production de beaucoup de points géographiques*, parce que l'on ne peut compter sur aucun champ pétrolifère. Mon expérience est que des régions qui produisaient régulièrement 18.000 barils par jour sont descendues à 3.000, sans aucun avertissement préalable ».

Depuis son alliance avec la « Shell », la « Royal Dutch » a pris une extension mondiale. Deterding a passé, avec la fameuse Société étatiste anglaise, l'« Anglo-Persian Oil », des contrats à long terme, lui assurant la plus grande partie des produits de Perse jusqu'à 1922. Mais le plus beau coup qu'il ait réalisé fut certainement la prise d'intérêts dans la gestion de la « Mexican Eagle ». De ce fait, la production du groupe « Dutch-Shell » augmenta de plus de 50 0/0, passant de trente à plus de cinquante millions de barils par an. L'achat des actions de Lord Cowdray avait coûté à Deterding 1 milliard.

Deterding traite les affaires en soldat. Il accepte ou repousse toute proposition une première et dernière fois en même temps. Il y a souvent péril à ne pas se rendre à ses désirs. La « New Schibaieff Petroleum Corporation » en sait quelque chose. Reconstituée en 1913, avec un capital de 1.150.000 livres, elle s'était opposée à la volonté de Deterding. Il la combattit et, à la fin de la lutte, les actions d'une livre valaient 6 pence 12, prix auquel les acheta la « Royal », qui daigna accepter le contrôle de la Compagnie.

L'établissement de *relations étroites entre la « Dutch-Shell » et le Gouvernement Britannique* a été un des événements les plus remarquables de l'activité du monde pétrolier. Il n'est pas prouvé que ce gouvernement contrôle réellement la « Royal Dutch », quoique les gens bien informés le croient. Mais il y a un fait certain, c'est qu'il a *acheté par voie de réquisition, en 1917, les actions « Royal Dutch », détenues par ses nationaux*. 74.000 actions lui furent vendues rien que par Kuhn, Loeb and C^o en Janvier 1917. Et il s'est livré à de très importants achats sur le marché américain. S'il y a eu changement dans le contrôle de la « Dutch », qui, d'après les statuts de cette Société, devrait rester entre des mains hollandaises, il a dû être effectué à la suite d'accords entre les Gouvernements Britannique et Hollandais; car les actions de la « Royal » étaient détenues par des intérêts étroitement alliés à la famille royale des Pays-Bas. Une combinaison de ce genre présenterait de grands avantages. D'ailleurs, depuis que le Gouvernement anglais a acheté le contrôle de l'« Anglo-Persian », Sir Marcus Samuel s'est efforcé à l'inciter à prendre un intérêt dans le groupe « Dutch-Shell ». Et en 1920, *le Gouvernement anglais a mis la main sur la « Shell », d'accord avec la « Royal Dutch » qui en contrôle 60 0/0. Le plus grand coup réalisé par le Gouvernement Britannique, depuis l'achat des actions du Canal de Suez, était en train de s'accomplir ! (4 Mai 1920).*

Une telle participation ne peut qu'accroître les ambitions du groupe « Royal Dutch-Shell ». Car, Deterding se passerait difficilement du concours de la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Il l'a fort bien compris lorsqu'il a transféré ses bureaux de La Haye à Londres.

On trouve la *preuve la plus frappante de l'alliance du Gou-*

vernement anglais et de la « Dutch » dans ce qui s'est passé aux Indes, où la situation pétrolifère est très spéciale. En 1905, en échange de certains droits exclusifs et d'un tarif protectionniste accordé par l'Etat, la « Burmah Oil » consentit à y maintenir la kérosine à un prix fixe. Avec le marché libre, la kérosine coûterait annuellement, aux Indes, 25 millions de livres sterling, au lieu de onze. Tel est, du moins, l'avis de Sir John Cargill, président de la « Burmah ». Avant la guerre, il y avait aux Indes surproduction de kérosine; cette surproduction s'est depuis transformée en véritable pénurie. La « Royal Dutch » fournit à la « Burmah » le pétrole qui lui manquait pour satisfaire le marché indien. Grâce à Deterding, l'Inde continuera à avoir son pétrole moins cher que les pays étrangers. Sans son aide, il y aurait eu une forte hausse des prix, et la « Burmah Oil », à laquelle l'Amirauté Britannique s'intéresse, eût été conquise, après épuisement, par d'autres Sociétés.

La « Dutch Shell » a rendu les mêmes services au Gouvernement anglais en Egypte. « Nous avons conduit dans le même sens nos affaires en Egypte, a dit Sir Marcus Samuel. *Afin d'aider ce gouvernement, nous avons agi sur le marché égyptien comme dans l'Inde.* »

En échange de ces procédés, la Royal Dutch compte sur la protection du Gouvernement Britannique. Elle y compte au Vénézuéla, où le Gouvernement vénézuélien tente d'établir ses droits sur les concessions qu'elle convoite. Et ce n'est pas en vain, car le 7 Mars 1921, on annonçait en France que les tribunaux vénézuéliens avaient conclu à la validité des concessions de 50 ans accordées à la « Colonial Development » dans laquelle la Royal Dutch est intéressée (par l'intermédiaire de la « Burlington Investment »).

Elle y compte en Mésopotamie, contre les Etats-Unis qui cherchent à s'y introduire. Elle y compte aussi en France, pour mettre la main sur la part qui a été réservée à cette dernière par la Convention de San-Remo.

L'ambition de Deterding est de vaincre la « Standard Oil ». A part W. Teagle, pour lequel il a de la sympathie, Deterding est l'ennemi déclaré de la Standard. Quand on lui dit qu'il n'arrivera jamais à vaincre la Standard et ses gros capitaux, il répond « qu'il a de quoi lutter contre tous les dollars que pourrait réunir la Standard ». N'a-t-il pas les millions des Rothschild à sa disposition ? D'ailleurs, il possède sur elle de gros avantages. J'ai cité plus haut les prix de revient de la « Royal Dutch » aux Indes Néerlandaises. Ils sont notablement inférieurs à ceux du trust américain (1). Dans une guerre de prix, ils lui assureraient une supériorité incontestée. La « Dutch-Shell » possède des réserves de pétrole telles que la question de l'épuisement ne se pose pas pour elle, et elle s'étend dans le Monde entier, tandis que la Standard n'est arrivée à faire pousser de racines profondes qu'en Amérique. Plusieurs Etats européens ont littéralement croisé la baïonnette contre elle, comme l'Autriche qui lui a absolument fermé le bassin de Galicie en 1911. Et ses manières hautaines lui ont attiré beaucoup d'ennemis. La Royal Dutch, au contraire, grâce à la souplesse et à l'habileté de sa diplomatie, s'est insinuée dans les bonnes grâces de la plupart des Gouvernements. Presque partout, l'opinion publique est pour elle.

D'ailleurs, *Deterding est plus au courant des affaires de la Standard que la Standard elle-même*. L'un de ses directeurs

(1) La « Royal Dutch » ne paie des prix de revient aussi élevés que ceux de la Standard que pour la part américaine de sa production.

l'a déclaré : Deterding n'a aucune difficulté à suivre ses agissements. A l'une de ses visites à New-York, il s'est installé à la Chambre du Conseil des Directeurs de la Standard afin de leur dire qu'il n'était pas satisfait de la manière dont l'accord de Chine était respecté, qu'on lui devait une remise pour le pétrole vendu dans sa province et ne plus en vendre à nouveau — ou c'était la lutte. Il parla dix ou quinze minutes, et ce fut assez pour en dire beaucoup. Sans note, il cita nombre de chiffres et de détails, par exemple la quantité exacte de gallons vendus, en divers endroits, par la Standard. Et comme l'un de ses auditeurs demandait, après son départ, si tout cela était bien précis, un autre interlocuteur de M. Deterding répondit : « La dernière fois qu'il est venu, nous avons fait un rapport sténographique de ses assertions, et nous les avons ensuite vérifiées. Nous nous sommes aperçus qu'il possédait une connaissance inimaginable de nos affaires dans tous les pays où nos intérêts interfèrent avec les siens. »

Y aura-t-il prochainement une nouvelle lutte entre la Ruyal Dutch et la Standard Oil ? Deterding le voulait tout récemment. Si on en croit des autorités en la matière, nous avons manqué de peu la plus grande Guerre du Pétrole de l'Histoire. Pour une fois, Deterding se rangea aux conseils de modération des conservateurs de sa Compagnie, et la guerre ne fut pas déclarée. M. Colijn fut envoyé de La Haye au Bureau de Great St-Helen's et on annonça que M. Deterding prenait un repos nécessaire.

Ces luttes personnelles avec la Standard sont probablement finies. La prochaine grande bataille se livrera entre les Compagnies pétrolières américaines et le groupe « Dutch-Shell-

Gouvernement Britannique » selon l'expression du « World's Work ». Ce sera une bataille entre nationalités bien plus qu'entre Compagnies industrielles. Mais vraisemblablement Deterding dirigera le groupe européen et Walter Teagle l'adversaire américain.

TROISIÈME PARTIE

Lutte entre Puissances

CHAPITRE VII

UN TRUST GERMANIQUE DES PÉTROLES EUROPÉENS SOMBRANT
DANS LE GRAND CONFLIT MONDIAL: L' « EUROPEANISCHE PETRO-
LEUM UNION ».

L'entrée en usage du Pétrole dans le monde coïncida avec le demi-siècle de bien être qui précéda la grande catastrophe, la grande Guerre Mondiale : de 1865 à 1914, mazout, pétrole lampant, essences, vaselines et paraffine apparurent et se répandirent sur toute l'Europe.

Et cependant, l'Europe consommait presque exclusivement du pétrole étranger. Longtemps ce pétrole lui vint des seuls

Etats-Unis : ce fut l'âge d'or européen de la « Standard Oil ». Son influence régnait en maîtresse sur les Compagnies anglaises de distribution, sur nos raffineurs français ; sur le Gouvernement allemand, l'Italie, la Roumanie et l'Espagne.

Mais l'apparition des pétroles du Caucase et de l'Europe Orientale ne tarda pas à rompre le monopole de la Standard. Les Rothschild et les Nobel, la « Deutsche Bank » et la « Disconto Gesellschaft », nos Banques de Lille et de Roubaix groupées autour des pétroles galiciens, le Cartel des Raffineurs français fondant la « Limanowa » polonaise et l'« Aquila Franco-Romana », en Roumanie ; enfin, la « Royal Dutch », par l'« Astra Romana » et la « Société de la mer Noire » multiplièrent, de 1900 à 1914, les efforts pour créer, des deux côtés du Caucase et des Carpathes, diverses exploitations pétrolifères indépendantes.

Parallèlement à ces initiatives privées d'industriels et de banquiers, les Gouvernements d'Europe se préoccupaient d'assurer l'indépendance de leurs Etats dans cette matière si complexe du pétrole. Dès 1903, la Chambre française votait le principe d'un monopole des pétroles. A partir de 1908, le Gouvernement anglais favorisait, par le groupe d'Arcy, la création de l'« Anglo-Persian ». Et tout en paraissant craindre le développement formidable de la « Shell », il la favorisait en sous-main, et cherchait à s'assurer le pétrole du Mexique, grâce à Pearson — des Indes, par la « Burmah Oil » — de la Mésopotamie, par la « Turkish Petroleum », d'accord avec l'Allemagne.

En 1911, le Reichstag était sur le point de s'engager dans la même voie que la Chambre française. Sous l'impulsion du Kaiser, de grandes Sociétés, telles que la « Deutsche Erdol Aktien gesellschaft » et la « Deutsche Petroleum Verkaufs ge-

sellschaft », avaient été lancées à la conquête des pétroles autrichiens, roumains et caucasiens. La puissante « Steaua Romana », au capital de 100 millions, devait sa création à cette dernière, qui avait réussi à se faire réserver toute l'exportation des Sociétés Galiciennes « Schodnika », « David Fanto », « Galizische Karpathen », et avait pris des intérêts dans la Compagnie de navigation danubienne « Bayerischer Lloyd ». La « Deutsche Erdöl » contrôlait en Roumanie le groupe « Konzern », où figuraient Véga », « Concordia », « Credit Petrolifer ». Les pétroles de Pêchebronn, en Alsace, étaient entre ses mains.

Dès 1906, la « Deutsche Bank » et la « Disconto Gesellschaft » prennent sous leur contrôle, en Russie, la grande Société Nobel frères. Elles fondent à Brême cette « Europeanische Petroleum Union », véritable trust qui « fusionna » les principaux intérêts pétrolifères européens, et devait assurer à l'Allemagne la prépondérance européenne. Elles absorbent la Société Akverdoff, à Grozny, créent la « Spies Petroleum », et entreprennent la conquête des industries naphthifères du Caucase et de l'Apchéron. De 1911 à 1914, influence et capitaux allemands prédominèrent dans toute l'Europe Centrale et Orientale, en Scandinavie et même en Turquie, car la « Deutsche Bank » entraînait comme partie prenante et associée de l'Angleterre dans la « Turkish Petroleum », devenue concessionnaire unique du Sultan pour tous les pétroles de Mossoul et Bagdad. C'était l'époque où Sir Ernest Cassel, petit juif de Francfort, devenu l'un des rois de la finance britannique, s'efforçait d'empêcher la guerre mondiale imminente en associant un peu partout les intérêts français, anglais et allemands. On aboutit à un accord : les capitaux de la « Turkish Petroleum » furent four-

nés par la « Royal Dutch », l'« Anglo-Persian Oil » et la « Deutsche Bank ».

Sans la débâcle de 1919, l'Allemagne s'acheminait vers la domination européenne du pétrole. Il est probable que les Etats-Unis et l'Angleterre ne seraient pas seuls aujourd'hui à détenir la royauté du pétrole.

CHAPITRE VIII

LA GUERRE ET LE PÉTROLE

La guerre, qui vient de ravager le monde, a prouvé que le pays qui dominerait par le pétrole serait un jour le maître de l'univers. Ainsi que l'avait prédit Elliot Alves : « armées, marines, argent et même des populations entières *n'ont rien pesé devant le manque de pétrole* ». Si les Alliés ont gagné cette guerre, c'est en grande partie parce que les deux plus grands trusts, la « Standard Oil » et la « Dutch-Shell » se mirent au service de l'Entente, et que l'Allemagne, encerclée, vit ses dernières ressources s'évanouir, le jour où s'écroula le front oriental.

Sans essence pour les camions, les tracteurs, les automobiles et les avions — sans huiles lourdes pour les chaudières des navires et les moteurs industriels — sans huiles de graissage pour toutes les machines, comment assurer le déplacement combiné des armées ? Ce n'est que vers 1916 que l'on commença à dire que cette guerre serait la « guerre du pétrole », et que les grands états-majors se rendirent réellement compte de son utilité, lorsqu'il fallut défendre Verdun, relié à l'arrière par une maheureuse ligne à voie unique. La destruction de nombreuses voies ferrées, l'insuffisance du réseau derrière le front, amenèrent de plus en plus les généraux à faire leurs transports de troupes par autos-camions. Et l'on a pu dire que cette guerre fut la « victoire du camion sur le rail ». Sa dernière phase a surtout consisté « dans une manœuvre d'automobiles et d'avions contre une manœuvre de voie ferrée. Riches en matériel de chemin de fer, nos ennemis étaient pauvres en essence. C'est de notre supériorité sur ce point, que notre Haut commandement », à la fin de 1918, « résolut de profiter ».

L'Allemagne, avant la guerre, importait 1.265.000 tonnes de pétrole, dont :

719.000 des Etats-Unis;
220.000 de Galicie;
158.000 de Russie;
114.000 de Roumanie;
52.000 de l'Inde.

Dès le début des hostilités, presque toutes ces sources lui furent fermées. Voilà pourquoi le G. Q. G. allemand mit tant d'acharnement à s'emparer de la Galicie, puis de la Roumanie,

enfin du Caucase. « Comme l'Autriche ne pouvait nous fournir assez de pétrole, et que tous nos efforts, en vue d'élever sa production, étaient demeurés sans résultats — a écrit Ludendorff, dans ses « Mémoires » — le pétrole de Roumanie était pour nous d'une importance décisive. Mais même avec les livraisons des pétroles de Roumanie, la question des carburants resta toujours très grave, et nous causa les plus grandes difficultés, tant pour la conduite de la guerre que pour la vie du pays. Les stocks du Caucase nous ouvrirent, en 1918, des perspectives favorables ».

« La marche vers l'Est s'expliquait donc, pour les Empires centraux, par la conquête nécessaire du pétrole. Les deux paix de Bucarest et de Brest-Litowsk furent, comme on l'a dit, de véritables « paix du pétrole ».

En Roumanie, l'Allemagne mit la main sur tous les gisements, toutes les raffineries, toutes les pipe-lines, les modifia, les reconcentra, suivant les besoins immédiats de ses armées. Elle saccagea au profit de sa filiale, la « Steana Romana », tous les établissements des Sociétés anglaises, hollandaises, françaises ou simplement roumaines.

C'est alors qu'elle démolit les tuyaux de la pipe-line Baïkop-Constantza pour les réinstaller sur une conduite militaire de Ploesti à Giurgiu. C'est alors enfin qu'elle fit fonder, par l'état-major économique de son armée en 1917-1918, la Société « Erdol Industrie Anlagen Gesellschaft » (E. I. A. G.) qui sequestra, liquida, dépouilla toutes les autres Sociétés de pétrole et en rassembla à son profit les dépouilles dans un vaste monopole d'exploitation et de distribution, lequel ne fut interrompu, en Août 1918, que par la double victoire des Alliés en Orient et en Occident » (1).

(1) H. BÉRENGER : *La Politique du Pétrole* (1920).

Le jour où le front oriental s'écroula, les ressources de l'Allemagne s'évanouirent. Il ne lui restait que ses benzols, peu d'huile lourde et pas d'huile à graisser. Elle dut donner du benzol à ses aviateurs au lieu d'essence, quoique sachant très bien que leurs appareils perdraient une grande partie de leur puissance. Les camions-automobiles ne circulèrent plus pendant les périodes calmes; Ludendorff les réserva pour les moments critiques. Et la disette de pétrole fut si grande à l'intérieur de l'Allemagne que « le paysan passait dans l'obscurité les longues soirées d'hiver ».

Les Alliés eurent à passer, eux aussi, quelques heures tragiques.

1917 fut pour eux l'année la plus terrible. Leurs armées faillirent manquer d'essence, leurs marines d'huiles lourdes. Or, leurs armées consommaient un million de tonnes d'essence par an — leurs marines, huit millions de tonnes d'huiles lourdes. Les stocks baissèrent à un tel point qu'en Mai 1917, la « Royal Fleet » dut interrompre ses croisières d'entraînement et ses manœuvres de combat. Car les sous-marins allemands s'attaquaient surtout aux navires citernes venant d'Amérique ou d'Asie. En France et en Italie, des restrictions sévères furent créées sur l'emploi du pétrole et même sur celui de l'essence.

Lorsqu'en Décembre 1917, le cartel des dix raffineurs français qui s'était chargé de ravitailler nos armées, se reconnut impuissant, quand il dut avouer par lettre officielle que ses stocks seraient épuisés en Mars 1918, juste avant la campagne du printemps, M. Clémenceau fit au président Wilson un appel désespéré. Le représentant du général commandant en chef avait signalé que *nous ne possédions pas*, dans nos sta-

tions-magasins, *les réserves suffisantes pour faire face pendant plus de trois jours à une situation analogue à celle de Verdun.*

Voici le texte de ce câblogramme désormais historique :

« Au moment décisif de cette guerre, où l'année 1918 va ouvrir des opérations militaires capitales sur le front français, les armées de la France ne doivent, à aucun moment, être exposées à manquer de l'essence nécessaire aux camions automobiles, à l'aviation et à l'artillerie de campagne par tracteurs.

Toute défaillance d'essence amènerait la paralysie brusque de nos armées, et *pourrait nous acculer à une paix inacceptable pour les Alliés.* Or, le stock minimum d'essence fixé pour les armées de la France par son Général en chef doit être de 44.000 tonnes, et la consommation mensuelle établie à 30.000 tonnes. Ce stock indispensable est tombé aujourd'hui à 28.000 tonnes et risque de tomber d'ici peu à néant, si des mesures immédiates et exceptionnelles ne sont prises et exécutées par les Etats-Unis.

Ces mesures peuvent et doivent être prises sans un jour de retard pour le salut commun des Alliés, *à la seule condition que le président Wilson obtienne des Compagnies américaines du pétrole le tonnage supplémentaire de 100.000 tonnes permanentes en bateaux-citernes, qui est nécessaire aux armées et aux populations de la France. Ces bateaux-citernes existent. Ils voyagent en ce moment dans l'Océan Pacifique, au lieu de voyager dans l'Océan Atlantique.* Une autre partie peut être prélevée sur le contingent des nouveaux bateaux-citernes en construction aux Etats-Unis.

Le président Clémenceau demande personnellement au président Wilson de faire *l'acte d'autorité gouvernementale nécessaire* pour la mise en marche immédiate de ces 100.000 tonnes de bateaux-citernes sur les ports français.

Il y a là une question de salut public interallié. Si les Alliés ne veulent pas perdre la guerre, il faut que la France combattante, à l'heure du suprême choc germanique, possède l'essence aussi nécessaire que le sang dans les batailles de demain. »

Il ne fallut rien moins, « pour atteler la « Standard Oil » au char de la victoire de l'Entente », suivant l'expression de M. Le Page, que l'intervention officielle du Gouvernement des Etats-Unis. La « Standard » préférerait rivaliser, dans le Pacifique, avec la « Royal Dutch ».

Wilson fit cesser cet état de fait, et le « Petroleum Ward Board » mit immédiatement à la disposition de la France tous les bateaux nécessaires. C'est grâce aux réserves ainsi constituées que, lors de l'attaque foudroyante des Allemands en Picardie, Foch put, à grands renforts de camions automobiles, combler les vides du front anglais, plusieurs fois percé. Le maréchal Foch n'a pu opérer ses grandes surprises stratégiques qu'en s'appuyant sur les 92.000 camions-automobiles, ravitaillés par les 50.000 tonnes d'essence par mois, que le Gouvernement mit à sa disposition de Mars à Novembre 1918.

Déjà, les Gouvernements alliés avaient décidé de mettre en commun leurs ressources et constitué l'« Interallied Petroleum Conference », organisme central chargé de les ravitailler. En faisaient partie :

1° Des délégués du « Petroleum Executive » anglais, Sir John Cadman, Kembal Cook, Ashdowne et Graham;

2° Les délégués du « Board of Trade » et du « Petroleum Board » américain : le capitaine Foley et L.-J. Thomas;

3° Ceux du « Comité Général du Pétrole » français : le professeur Bordas, contrôleur général de nos Services Techniques et chef des laboratoires du Ministère des Finances; Henry Bérenger, le lieutenant Georges Bénard et le marquis de Chasseloup-Laubat;

4° Le capitaine Pozzo et le lieutenant Farina, représentant la « Commission Italienne des Huiles minérales ».

Sir John Cadman, cet ancien professeur à l'Université de Birmingham, qui a joué un rôle si important dans la politique anglaise depuis deux ans, en fut le président.

La Conférence Interalliée du pétrole dut faire face à une tâche gigantesque : pendant les dix-huit derniers mois de la guerre, elle eut à se procurer de 12 à 13 millions de tonnes. Si elle réussit, c'est parce qu'elle sut assurer à l'Entente le concours de la « Royal Dutch » et de la « Standard Oil ». Elle imposa aux deux trusts le *ravitaillement de chaque pays par le pays de production le plus rapproché*; c'était pour eux un gros sacrifice, car ils durent renoncer à la lutte jusque dans la zone de l'autre trust. Elle fit transporter les huiles lourdes dans les doubles fonds (water-ballasts) des navires anglais : 1.280 navires furent ainsi transformés; ce moyen valait cent nouveaux bateaux-citernes. Et elle pressa la construction des tank-steamers en Angleterre et aux Etats-Unis : 600.000 tonnes furent construites en Amérique, 400.000 tonnes en Grande-

Bretagne. *Pendant les hostilités, les Américains ont triplé leur flotte pétrolifère.*

Ses efforts furent tels que le 28 Mars 1918, au plus fort de l'offensive de Ludendorff, le Président du Comité Général du Pétrole pouvait écrire au Président du Conseil : « La France dispose, pour la bataille, de 170.526 tonnes d'essence et de 67.000 tonnes de pétrole », au lieu de 44.000 tonnes demandées.

Grâce à la Conférence Interalliée du pétrole, comme l'a fait remarquer M. Henry Bérenger, « jamais, à aucune heure, nos soldats n'ont manqué d'une goutte de cette essence qui leur a donné les moyens nécessaires pour être partout à la fois, et pour acculer l'ennemi à la défaite; à ce point que si les hostilités avaient duré quelques jours de plus seulement, nos troupes victorieuses cueillaient, dans les Ardennes, des armées entières que l'embouteillage de leurs lignes de retraite allait nous permettre de prendre avec la main. Aussi les Allemands ont-ils, sans hésitation, sans discuter, accepté en hâte les conditions qui leur étaient imposées. » (7 Décembre 1918).

Cette fois, *l'importance militaire et politique du pétrole* apparut à tous les yeux. Dès le lendemain de l'armistice (21 Novembre 1918), on la célébra en des discours enthousiastes. Et Lord Curzon put s'écrier à Lancaster House :

« Vraiment, l'avenir dira que les Alliés ont flotté à la victoire sur une vague de pétrole ! »

CHAPITRE IX

UN IMPÉRIALISME QUI NE MANQUE PAS DE GRANDEUR

Si les trusts étaient puissants avant la guerre, ils le sont bien plus aujourd'hui, favorisés comme ils l'ont été par la rareté des frets, la hausse fantastique du dollar et de la livre et les prix inouïs auxquels ils purent vendre le pétrole pendant le grand conflit ! L'« *Europeanische Petroleum Union* » s'est effondrée : ils n'ont donc plus à craindre un troisième rival. « *Royal Dutch* » et « *Standard Oil* », en aidant les Alliés, se sont ainsi servies elles-mêmes.

Nous assistons à une désorganisation générale du Monde. Seules, deux Nations ont vu leur position renforcée par la guerre :

L'Angleterre et les Etats-Unis.

« Le sentiment disparut presque immédiatement devant l'intérêt ». A peine l'armistice était-il signé que les Etats-Unis réclamèrent la clôture de la Conférence Interalliée du Pétrole. La « *Standard* » avait hâte de reprendre sa liberté. En vain la France fit-elle valoir à Londres et à Paris sa situation douloureuse, et demanda-t-elle le maintien de la Conférence Inter-

liée. L'Angleterre n'était pas fâchée de pouvoir disputer la souveraineté du pétrole aux Etats-Unis et de jouir de l'œuvre sournoisement préparée dans l'ombre depuis plusieurs années.

L'Empire Britannique repose sur des assises de charbon. Un nouveau combustible apparaît, qui a sur ce dernier de tels avantages que partout il le détrône : le pétrole. Malheureusement, l'Angleterre en possède tellement peu que le D^r David White, de la Commission géologique américaine, ne la mentionne même pas dans son évaluation des dépôts de pétrole du monde. Et si l'on prend l'Empire Britannique entier, c'est à peine s'il détient 4 0/0 des ressources connues de l'Univers.

L'Angleterre, pour conserver sa suprématie mondiale, résolut donc de *conquérir la maîtrise du pétrole comme elle avait celle de la houille*. Elle n'a d'ailleurs plus que pour un siècle de charbon.

Ce fut le travail silencieux de quelques hommes : alors que les Etats-Unis, confiants dans leur production qui leur donnait 70 0/0 du pétrole du globe, s'endormaient dans une trompeuse sécurité, ils agirent *à l'insu même des peuples intéressés*, ne craignant pas de jeter le trouble dans le monde pour donner à leur patrie une nouvelle grandeur.

Il y a dix ans, la France et l'Angleterre étaient au même point pour le pétrole : quelques centaines de millions dans des entreprises lointaines, mais aucun contrôle sur un combustible indispensable. Brusquement, on s'aperçoit qu'une invention technique, l'introduction du mazout dans la chaudière des grands navires, va mettre les Etats-Unis en posture de faire de tous les autres peuples ses tributaires. Aussitôt, quelques hommes d'affaires, techniciens et diplomates anglais, se réunissent : ils décident d'arracher à l'Amérique la maîtrise de

cette force nouvelle : Silencieusement, ils établissent un plan, le suivent avec ténacité, y consacrent des milliards, intriguent sur tous les points du globe, *fomentent des révolutions*, accumulent sur leurs têtes les responsabilités, les frais, — au risque d'être désavoués par leur Gouvernement s'ils n'avaient pas réussi. « Pourquoi ? Pour gagner de l'argent ? — Non. Sir Marcus Samuel et Lord Cowdray sont riches à centaines de millions — des honneurs ? Lord Curzon et l'Amiral Fisher sont au sommet de leur carrière, Sir John Cadman est resté professeur d'Université ! Mais dans les pays anglo-saxons, une tradition veut que l'homme d'affaires qui a réussi ne soit pas quitte envers la Société : il lui doit de contribuer personnellement à sa grandeur...

C'est cette tradition qui a doté la Grande-Bretagne d'une élite ; c'est cette élite qui a fait son Empire Mondial « et qui vient de lui donner un si prodigieux développement ».

Pour la réussite de leurs projets, « Lord Cowdray et Curzon sont capables de fomenter des révolutions au Mexique, de semer la guerre civile en Asie et, afin d'écraser un concurrent, de mettre le feu à l'Europe et au Monde!! (1). *Leur impérialisme est un danger universel, mais il ne manque pas de grandeur.*

(1) DELAISI : *Le Pétrole* (1920).

CHAPITRE X

LA LUTTE CONTRE L'ANGLETERRE ET LES ÉTATS-UNIS AU MEXIQUE

Il n'existe aucun pays au monde où la lutte pour le pétrole entre l'Angleterre et les Etats-Unis ait été aussi violente qu'au Mexique. Si, depuis de nombreuses années, ce pays est dans un état de trouble perpétuel, c'est que l'on s'y bat pour des concessions de pétrole.

La « Standard Oil » jouit d'un véritable monopole au Mexique jusqu'au moment où furent découverts les gisements de Tampico. Elle était la seule firme qui y vendit du pétrole. Aussi ne se gênait-elle guère pour en abuser : elle importait du brut, le raffinait sur place et le revendait avec un bénéfice de 600 0/0. Le jour où les gisements furent découverts, Porfirio Diaz, pour mettre fin à ce monopole, accorda d'importantes concessions à la Maison anglaise Pearson qui, peu après, créa la « Mexican Eagle ». Ces concessions furent le signal de la campagne de presse qui se déclina aux Etats-Unis contre Porfirio Diaz, et du début de l'insurrection madériste dans la Sonora et le Chihuahua. Rockefeller et Pearson se firent la guerre à l'aide de condottieri mexicains. Les Etats-Unis soutinrent Madero, l'Angleterre Porfirio Diaz.

La « Standard Oil » aida les Maderistes de ses subsides. Lane Wilson, ancien ambassadeur des Etats-Unis à Mexico, a, en effet, déclaré publiquement, le 7 Janvier 1913, que le mouvement dont Madero fut le bénéficiaire avait été payé par la Standard, et *qu'un document déposé aux Archives du Ministère des Affaires étrangères de Washington l'attestait!* Manuel Liyo, haut fonctionnaire du Ministère de l'Intérieur du Mexique, a affirmé devant la Commission Sénatoriale des Etats-Unis que les frères Madero avaient conclu avec la « Standard Oil » ce traité :

I. — Si Madero est nommé Président, il accordera à la « Standard » toutes les concessions disponibles;

II. — Il retirera toutes celles accordées à Pearson. Le jour où Madero fut élu Président, le cours de la « Standard » monta à Wall-Street de 50 0/0. Mais ce triomphe ne dura guère. On s'est souvent étonné des changements d'attitude continuels des Etats-Unis, *qui soutiennent au Mexique les Présidents faibles et combattent ceux qui gouvernent.* Déjà en 1913, le « Daily Graphic » et la « Vossische Zeitung » avaient découvert la clef de ce mystère. Depuis que Pearson s'est établi au Mexique, la « Standard » a répandu l'or à flots pour chasser les Anglais du Mexique. Elle veut être seule maîtresse de ces immenses gisements qui se sont révélés parmi les plus riches du monde. 54 millions d'acres y sont seules exploitées en ce moment, et le Mexique tient déjà le second rang dans la production du globe. Or, le Ministère de l'Industrie et du Commerce mexicain estime à plus de 150 millions d'acres la superficie des gisements pétrolifères de ce pays. Que sera-ce lorsque toutes ces terres seront exploitées!

Afin d'arrêter les progrès de Pearson, la « Standard » envoya en Mai 1913 un émissaire à Mexico pour demander aux Ministres le monopole de l'exploitation pétrolière : elle offrit en échange la conclusion immédiate d'un emprunt de 200 millions de piastres. L'envoyé de Rockefeller promit, en outre, que « la révolution s'apaiserait comme par enchantement, tandis qu'en cas de refus, elle continuerait jusqu'à ce que le Général Huerta fit place à un Président plus maniable qui se soumettrait aux exigences américaines. »

Comme, son prédécesseur, Porfirio Diaz, le Général Huerta refusa de faire du Mexique le vassal du grand trust, et l'insurrection redoubla.

Fatigués de ces luttes continuelles qui ravagent leur pays au profit des deux grandes nations anglo-saxonnes, les Mexicains ont résolu de profiter de la guerre européenne pour se libérer à tout jamais. Les lois du pays (1884-1892-1910) admettaient que le propriétaire de la surface l'était aussi du sous-sol. Tout ce qu'une Société avait à faire, c'était d'acheter le terrain, et elle « était en règle avec Dieu et avec les hommes ». La Constitution de 1917 a troublé cette quiétude : « Le sous-sol, proclame-t-elle, appartient à la Nation ». Pour exploiter un gisement de pétrole, il faudra une autorisation du Gouvernement. Cette autorisation ne sera accordée qu'aux Mexicains ou aux étrangers qui accepteront de se soumettre aux lois du pays, comme les indigènes, et renonceront ainsi à leurs « *privileges d'étrangers* ».

Dès qu'elles eurent connaissance de ces dispositions nouvelles, la presse anglaise et la presse américaine foudroyèrent le malheureux Président Carranza qui ne tarda pas à perdre le pouvoir. Instruit par cet exemple, son successeur essaya,

mais en vain, de la conciliation. Le Président actuel, Général Obregon, est en face de la même tempête, mais tient bon. Le Gouvernement Mexicain espère se débarrasser à tout jamais, grâce à la Constitution de 1917, des interventions diplomatiques qui lui ont empoisonné l'existence. Mais le Gouvernement Obregon, modéré, est peu solide : il s'appuie sur la bourgeoisie et a contre lui le peuple et l'armée. Or, depuis quelque temps des tendances fâcheuses se manifestent dans la population mexicaine. Elle vient de se payer un Congrès communiste, dans le but de « grouper toutes les forces du prolétariat ».

L'arrivée au pouvoir d'Harding pourrait bien modifier l'état des choses. Si le Président Wilson a toujours eu une politique de non-intervention vis-à-vis du Mexique, — politique qui fut d'ailleurs très sévèrement critiquée à l'intérieur des Etats-Unis --- le nouveau maître de la Maison Blanche entend bien y faire sentir aussi énergiquement son action que sur les autres points du globe. Le Président Harding a parmi ses Ministres M. Fall, de New-Mexico, qui s'est toujours intéressé à la question et a jadis fait des réclamations énergiques: il demandait que les citoyens américains ne fussent pas expulsés du Mexique sur un simple ordre du Président de la République, — qu'une Commission établît au plus vite les dommages subis par les Américains pendant la Révolution : exigences contraires à la Constitution! Aussi ai-je été peu étonné d'apprendre que la Commission Sénatoriale des Etats-Unis s'était engagée à ne reconnaître le nouveau gouvernement mexicain que si l'article de la Constitution de 1917 interdisant aux étrangers de détenir des droits miniers *n'est pas appliqué aux sujets américains*.

La « Mexican Eagle », pour sa part, est bien tranquille, Pearson, lors de sa création, eut l'habileté de la placer sous la nationalité mexicaine. Ses sondages ont continué sans interruption, tandis que les Compagnies américaines étaient obligées de s'arrêter en attendant l'autorisation gouvernementale.

Pearson, la « Mexican Eagle ».

La lutte entre Pearson et la « Standard Oil » devint à un moment si aiguë, que le Gouvernement des Etats-Unis consentit, à ce que les Compagnies pétrolifères américaines opérant au Mexique payassent des mensualités aux bandits et aux insurgés, ainsi qu'à des gouvernements établis (1). L'insécurité fut alors telle que, certaines Sociétés payèrent à un bandit du district de Tampico une mensualité de 1.500 \$, pour qu'il leur garantît de ne pas couper leurs pine-lines.

Un tel état de choses ne pouvait s'éterniser : après plusieurs années de lutte, les 2 groupes arrivèrent à une sorte d'entente pour se partager l'exploitation des gisements pétrolifères, et même devant l'hostilité à leur égard de l'ancien gouvernement du Général Carranza, envoyèrent à la Conférence de la Paix une délégation commune pour défendre leurs intérêts contre les emprises du Gouvernement Mexicain.

Afin de centraliser ses intérêts, chacun de ces deux groupes fonda, au bout de quelque temps, une Compagnie chargée d'exploiter les concessions qui lui avaient été accordées. C'est dans

(1) Déposition d'Edward Doheny devant la Commission Sénatoriale américaine des Affaires étrangères.

ces conditions que fut créée, en 1908, la « Mexican Eagle » pour reprendre une partie des intérêts de Pearson, élevé depuis à la Paierie, sous le nom de Lord Cowdray. Son capital, qui était à l'origine de 30 millions de piastres, fut porté à 50 en 1911, lors de l'acquisition des propriétés pétrolifères de Pearson dans la région de Tehuantepec; il était en 1920 de 86.277.000 piastres.

« Une institution est l'ombre allongée d'un homme », a dit Emerson. Cette définition s'applique très bien à l'« Eagle », dans laquelle la personnalité de Pearson a été le facteur dominant du succès. Dès les premiers jours, les difficultés avec lesquelles il eut à lutter furent considérables: elles auraient découragé un homme d'un moins grand caractère et d'une moins grande ténacité. Sa production entière fut consommée par le désastre de l'incendie du puits « Dos Bocal », un jaillement mexicain énorme. Une guerre féroce de prix eut lieu à ce moment, conduite par les Américains avec une grande persistance pendant plusieurs mois. Puis, ce fut la période de troubles, de luttes à main armée, la guerre civile pour chasser les Anglais du Mexique.

Et pourtant, l'« Eagle » est là, triomphante, possédant un domaine immense d'un million d'hectares, s'étendant dans les parties les plus riches des bords du golfe : l'Etat de Vera-Cruz et l'isthme de Tehuantepec.

Quoique elle tienne en réserve la plus grande partie de ce domaine, sa production dépasse 100.000 barils par jour. Un seul de ses puits donne en six jours la production que les pétroles d'Alsace « Pechelbronn » donnent en un an à la France (60.000 tonnes). Et, d'après les estimations faites par les spécialistes anglais, son gisement de Naranjos est suscep-

tible de produire, à lui seul, d'ici son épuisement, une somme égale à la totalité de la dette publique de l'Angleterre.

La guerre que Pearson fit à la « Standard Oil » en valait la peine.

1919

La « Royal Dutch-Shell » met la main sur l' « Eagle »

Vers 1919, le point faible de l' « Eagle » était son isolement entre des organismes aussi puissants que les deux groupes prépondérants dans le monde entier, « Royal Dutch-Shell » et « Standard Oil ». Les producteurs isolés manquent parfois de débouchés, surtout si, par leur situation géographique, ils sont éloignés des grands centres de consommation. C'était le cas de l' « Eagle », qui, restée indépendante, était néanmoins obligée, pour l'écoulement de ses produits, de passer par le très onéreux concours de la « Standard ».

Lord Cowdray détenait un nombre d'actions « Eagle » d'une telle importance que l'acquérir était obtenir pratiquement le contrôle de l'affaire. En 1911, la « Standard » voulut les lui acheter : il refusa. En 1913, la « Royal Dutch » essuya le même échec : elle ne lui avait offert que 2 £ 3/4 par action, alors qu'il en désirait 3 £. Ces actions, qui ont été émises au pair de 25 fr. 90 (10 piastres or mexicaines — à peine plus de 1 £) ont monté dans des proportions phénoménales. Leurs cours les plus bas ont été :

1912	36 fr.
1918	83 fr.
1919	126 fr.
1920	398 fr.

Et elles sont montées jusqu'à 712 francs en 1919, 738 fr. en 1920!

En Juin 1919, Deterding offrit à Lord Cowdray 6 £ par action: il accepta. La « Shell Transport » prit 1 million de titres, la « Royal Dutch » 1 million et demi.

Si Pearson consentit à se défaire de la part prépondérante qu'il avait dans la vaste entreprise fondée par son génie et sa persévérance, c'est en considération des sommes énormes qu'il fallait trouver pour arriver à utiliser les immenses ressources qui étaient renfermées dans les propriétés pétrolifères de l'« Eagle ». Elle ne peut manier que 111.000 barils par jour, alors que sa production pourrait, si on le désirait, depuis la découverte des gisements de Zacamixtle et Naranjos, atteindre 700.000 barils par jour, soit environ 110 millions de litres quotidiennement ou 110.000 tonnes par jour. Afin que les non-spécialistes se rendent bien compte de l'importance de pareils rendements, nous dirons qu'un « gallon » contient 4 litres 546, qu'un baril (36 gallons) contient 163 litres 655 et que six barils représentent une tonne. Le premier puits de l'« Eagle », qui donna au début 100.000 barils par jour, représentait donc une production journalière de 16.000.000 litres ou 16.000 tonnes de pétrole. Et il continua à donner de grandes quantités — diminuant, bien entendu progressivement, — jusqu'en Novembre 1919, date à laquelle il fut envahi par l'eau salée.

La « Shell » compte, d'ici cinq ans, dépenser plusieurs centaines de millions pour tripler le rendement de la « Mexican Eagle ». Très prochainement, le développement de ses installations permettra de raffiner quotidiennement 140.000 barils, et l'on prévoit que d'ici quelque temps, l'on arrivera à l'énorme chiffre de 200.000 barils journallement. 5 millions de barils par

mois contre 2 1/2 actuellement. Les ingénieurs de la « Shell » ne pousseront pas l'exploitation jusqu'au maximum possible, car ils désirent faire durer l'« Eagle » *un demi-siècle.*

En acquérant le contrôle de la « Compania Mexicana de Petroleo El Aguila » (c'est le véritable nom de l'« Eagle »), la « Shell » n'a eu en vue que d'assurer à la Marine Anglaise tous ses approvisionnements de combustible liquide. Car l'« Eagle » est en train de prendre une des premières places parmi les producteurs du globe : d'ici peu, elle fournira à elle seule le tiers de l'extraction du Mexique. L'augmentation de capital de la « Shell » en 1919 n'a été effectuée que dans le but de hâter le développement des gisements qu'elle contrôle. En présence de l'accroissement considérable des besoins de l'Angleterre en pétrole, on peut penser que le patriotisme guida aussi Lord Cowdray. Quoi qu'il en soit, les négociations aboutirent en Juin 1919, et ce fut un coup de maître de la part du groupe « Royal Dutch-Shell », dont la situation se trouva renforcée dans une belle proportion, puisque cette Association augmentait ainsi de 50 0/0 environ la production de pétrole qu'elle contrôlait antérieurement. De plus, la « Dutch-Shell » fit une excellente opération, puisque les actions achetées 6 livres sterling chaque, représentent maintenant le double, étant donné l'augmentation de capital au pair de Janvier 1920 et la nouvelle augmentation de Janvier 1921, dans les mêmes conditions, c'est-à-dire une pour deux anciennes, au pair. Depuis que l'« Eagle » est passée sous le contrôle du grand trust anglo-hollandais, elle a bénéficié de l'incomparable puissance de vente de la « Shell » : les grandes Compagnies de Navigation, tout le groupe Pirrie et la Furness-Withey, les Chemins de fer argentins passèrent immédiatement avec elle de gros

contrats de fourniture de pétrole. Et cette alliance apporte à l' « Eagle » des ressources financières pratiquement illimitées.

*Résultats financiers obtenus
par l' « Eagle » depuis dix ans*

	Bénéfices bruts	Bénéfices nets	Amortissements et réserves	Divi- dende
	—	—	—	—
1911 . .	1.974.000	874.000	194.000	8 0/0
1912 . .	5.703.000	4.265.000	2.920.000	8 0/0
1913 . .	10.488.000	8.166.000	3.551.000	8 0/0
1914 . . .	13.005.000	9.689.000	5.857.000	8 0/0
1915 . .	14.676.000	11.215.000	6.562.000	8 0/0
1916 . .	18.082.000	17.064.000	8.259.000	16 0/0
1917 . .	20.521.000	12.948.000	6.922.000	20 0/0
1918 . .	28.857.000	15.860.000	19.830.000	25 0/0
1919 . .	36.868.000	29.508.000	11.050.000	45 0/0
1920 . .	57.272.000	54.659.000	8.952.000	60 0/0

Les bilans de la « Mexican Eagle » sont établis en piastres mexicaines or. La piastre mexicaine qui, à la parité métallique, valait environ un demi-dollar (2 fr. 59), représentait au change du 1^{er} Janvier 1921 :

Francs : 8,50;
Livres sterling : 0,02 sh. 9 d.;
Dollars : 0,495.

Situation actuelle de l'industrie pétrolifère au Mexique

Presque toute l'industrie pétrolifère au Mexique est aux mains des deux grandes Nations anglo-saxonnes :

70 0/0 des capitaux qui l'alimentent sont d'origine américaine; 27 0/0 d'origine anglo-hollandaise. Or, l'Angleterre, malgré le peu de capitaux qu'elle y a engagés, triomphe de plus en plus. *Le capital mexicain n'alimente que 3 0/0 de l'industrie mexicaine.*

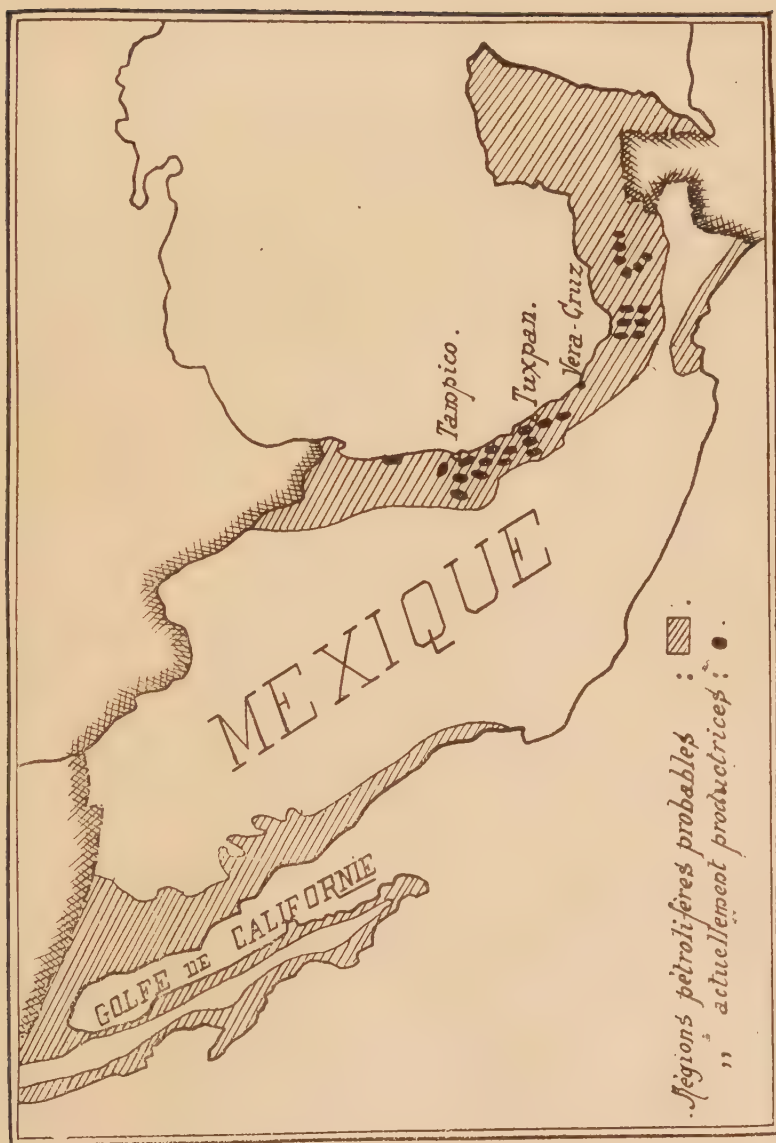
La production continue à croître dans des proportions prodigieuses (1); elle a passé de 87 millions de barils en 1919 à 159 millions en 1920. Edward Doheny déclare qu'elle augmentera encore pendant 30 ans. Des champs pétrolifères considérables sont encore inexploités tout le long du Pacifique, et le Gouvernement Mexicain vient d'annoncer officiellement la découverte de pétrole dans les îles du Golfe de Californie (Septembre 1921). La « Mexican Petroleum » vient de forer un puits, « Cerro Azul », produisant 100.000 barils par jour; à 2 milles de ce puits, s'en trouve un autre qui donne 260.000 barils par jour. Tous les gisements se trouvent, en général, à une profondeur régulière de 600 mètres. On estime qu'il y a encore au Mexique pour 4 milliards 1/2 de barils de pétrole. La production s'accroît si vite que, craignant de voir l'Angleterre et les Etats-Unis en abuser, le Gouvernement Mexicain s'est fait réserver par la Constitution de 1917 le droit de limiter l'extraction du pétrole.

(1) Cf. Chapitre II. — *Les grands Etats producteurs avant 1914 et en 1920.*

L' « Eagle » vient aujourd'hui en tête des Sociétés productrices. Voici d'ailleurs les quatre Sociétés qui en extraient le plus :

- « Mexican Eagle », 32 millions de barils;
- « Standard Oil of New-Jersey », 19 millions de barils.
- « Texas C° », 12 millions 1/2 de barils;
- « Mexican Petroleum », 12 millions 1/2 de barils.

La conduite de l'Angleterre a été très habile. Ainsi que l'écrivait le sénateur américain Phelan, « ses Compagnies entrent dans les vues politiques du Gouvernement Mexicain ». Elles ont d'ailleurs toutes, depuis la « Mexican Eagle » jusqu'aux filiales de la « Dutch », comme la « Corona », été placées sous nationalité mexicaine, ce qui les met à l'abri des coups de la Constitution de 1917. Tandis que les Compagnies américaines, qu'elles aient été constituées sous les lois des Etats de New-Jersey, du Texas ou de Delaware, sont restées des « Sociétés étrangères ». Ne sachant si leurs concessions leur seraient maintenues, elles ont interrompu leurs forages. Et comme le Général Obregon veut les forcer à payer les ouvriers mexicains qu'elles ont renvoyé pendant cette interruption, elles se plaignent amèrement. La tension avec les Etats-Unis s'est encore accrue depuis le 1^{er} Juillet 1921, date à laquelle entrait en vigueur un décret du Général Obregon, frappant d'une surtaxe de 25 0/0 en plus des droits déjà existants les exportations de pétrole; on arrivait ainsi à les majorer de 125 0/0 pour les pétroles légers, 66 0/0 pour les pétroles lourds. Le Général Obregon compte, de cette façon, arriver à liquider la dette extérieure mexicaine. Mais les Etats-Unis, qui



Les zones pétrolières du Mexique.

exportent 71 0/0 du pétrole produit au Mexique et ne peuvent s'en passer, se sentirent particulièrement visés.

Le Mexique ne garde que 4 0/0 de sa production. Rien qu'en 1920, il a exporté 153 millions de barils sur les 159 qu'il avait produits, ne gardant pour lui que 6 millions de barils. Chaque année, l'Angleterre lui prend plus de 40 millions de « gallons » d'huile à brûler, de benzine et d'huile combustible. C'est le Mexique qui sauve actuellement le Monde. Sans lui, l'Univers manquerait de pétrole.

CHAPITRE XI

UNE SOCIÉTÉ ETATISTE

L'ANGLO-PERSIAN

Si les Etats-Unis, malgré la Guerre Civile qu'ils y déchainèrent, ne purent jamais chasser Pearson du Mexique, ils triomphèrent de lui dans l'Amérique Centrale et les premiers Etats de l'Amérique du Sud par la seule force de leur prestige. En 1912-1913, Pearson avait obtenu des concessions à Costa-Rica, en Colombie, au Vénézuëla et dans l'Equateur. Cela lui eut donné le monopole du ravitaillement en pétrole pour

tous les navires passant par le Canal de Panama. Washington mit son veto et les fit annuler au nom de la Doctrine de Monroë. Aucune République sud-américaine n'osa résister.

C'est alors que la « Shell » s'établit à La Trinité, colonie anglaise, puis au Vénézuéla, en Colombie. Pour calmer les appréhensions, elle sut au besoin s'associer à des firmes américaines : on créa par exemple la « Colon Développement », société anglaise constituée en commun avec le Carib Syndicate américain. On a su depuis que tous les titres anglais sont groupés entre les manis de la « Burlington Investment » qui elle-même dépend de la « Dutch-Shell ». N'ayant pas réussi *directement* avec Pearson, trop suspect aux Américains, l'Angleterre est quand même arrivée *indirectement*, grâce à Deterding, à contrôler l'entrée du Canal de Panama.

Chose curieuse, tandis que les Etats-Unis surveillaient avec une hostilité évidente les agissements du groupe Pearson, ils ne manifestaient aucune défiance à l'égard de la « Royal-Dutch-Shell ». Par un coup d'audace qui fut un coup de maître, elle s'était installée au cœur même de la patrie de la « Standard Oil ». La législation américaine, contrairement à la française, ne distingue pas entre la propriété du sol et du sous-sol. Comme au Mexique avant 1917, toutes deux appartiennent au propriétaire de la surface. La « Dutch-Shell » acheta des terrains, y foras des puits et put ainsi exploiter le pétrole à sa guise. Très habilement, suivant l'exemple de la « Royal », la « Shell » s'efforçait de placer ses titres dans le public américain afin de l'intéresser à sa prospérité. Ce n'était pas difficile, vu ses dividendes élevés. En 1919, la « Shell » avait placé 750.000 actions sur le marché de New-York : elle a réalisé de ce fait une prime de 4.390.623 £, dont 4 millions de £ furent affectés à la Réserve et à l'amortissement du Portefeuille. L'origine de

ses capitaux n'était pas pour lui nuire, car avant la guerre, toute la grande industrie américaine avait dû faire appel à l'épargne européenne. Et si la « Shell » était anglaise, la « Royal Dutch », officiellement hollandaise, n'était pas sans avoir de grosses participations allemandes. Deterding n'avait pas encore ouvertement partie liée avec l'Angleterre. Il hésitait. Prévoyant la prochaine éclosion du conflit mondial, il était beaucoup trop habile pour se lier, avant de savoir quel en serait le vainqueur.

On laissa donc ces deux Sociétés, qui, quoique liées depuis 1907, avaient chacune gardé son organisation financière (tout en réservant pour l'autre une participation de 40 0/0 dans chaque nouvelle filiale), installer librement leurs réservoirs et leurs pipe-lines à côté de ceux de la « Standard ». Les démocrates, inquiets de la puissance politique et commerciale des trusts américains, n'étaient d'ailleurs pas fâchés de leur opposer des concurrents qui ne pouvaient avoir d'influence sur la politique intérieure des Etats-Unis. On s'habitua à les considérer comme des entreprises internationales, sans visées politiques. Ce qui acheva l'illusion fut que le Gouvernement Britannique, qui les favorisait en sous-main, feignit de redouter leur excessif développement.

* * *

L'Amirauté Britannique déclara qu'il importait d'affranchir la « Royal Fleet » de la tutelle des trusts. Elle obtint les crédits nécessaires pour s'intéresser aux affaires de la « Burmah Oil », s'assurant ainsi une partie du pétrole de la Birmanie, et, en Mai 1914, acheta la moitié des actions de l'« Anglo-Persian Oil », qui a pour trente ans le monopole de l'exploitation des

gisements en Perse, sauf dans les cinq provinces du Nord. Car la partie de cet Etat, qui longe la Caspienne, fut toujours réservée à l'influence russe.

L'« Anglo-Persian » a eu des débuts obscurs. Sa création, en 1909, passa inaperçue : elle avait été constituée *sans qu'il fut fait appel au public pour souscrire son capital*, par une Société qui était alors plus connue en Ecosse que sur le marché londonien, la « Burmah Oil ». Son premier but fut de reprendre les concessions que d'Arcy, sujet australien, avait obtenues en 1901, et qui portaient sur la surface énorme de 500.000 milles carrés. D'Arcy avait obtenu ces concessions du gouvernement Persan pour la somme infime de 200.000 francs, dont 100.000 seulement payés en espèces, le reste en actions. L'Etat Persan s'était réservé 16 0/0 des bénéfices que pourrait faire d'Arcy. Il fut joliment désappointé, car les premières recherches, le long de la frontière turco-persane, furent réellement décourageantes. D'Arcy perdit en vain cinq millions, et il songeait à tout abandonner, quand il entendit parler de suintements et de jaillissements dans la région de Shustar, à 140 milles au nord de Mohamerad, au nord du golfe Persique. D'Arcy y reconnut l'existence du pétrole : mais il fallait envisager la construction d'une pipe-line et d'une raffinerie, et trouver, à cet effet, de nouveaux capitaux. Certains capitalistes étrangers lui firent des offres tentantes, mais d'Arcy, qui avait trouvé en l'amiral Fisher, le réorganisateur de la grande flotte anglaise au xx^e siècle, un ardent défenseur, résolut que les concessions de Perse *resteraient sous le contrôle britannique* : il obtint le concours financier de la « Burmah Oil » et celle-ci créa, en 1909, l'« Anglo-Persian ». La « Royal Fleet » avait déjà cent cinquante unités marchant au pétrole. Pretymann, lord de l'Amirauté, poussa lord Strathcona à la présidence de

l' « Anglo-Persian », dont les premiers résultats étaient favorables, de façon que le Gouvernement Britannique put en diriger les destinées. Le capital de la nouvelle Société s'épuisa très vite : elle construisit une pipe-line de 145 milles pour amener son pétrole au golfe Persique, et une raffinerie dans l'île d'Abadan, qui lui coûtèrent très cher. Mais, comme les prospections en cours faisaient entrevoir l'existence, en Perse, de richesses considérables, une Commission d'experts géologues, présidée par un contre-amiral, fut envoyée sur place par Winston Churchill, alors premier lord de l'Amirauté, pour faire une enquête. C'est sur la conclusion de son rapport que le Gouvernement Britannique décida de prendre le contrôle de l'affaire. *Ce fut au mois de Mai 1914 que l' « Anglo-Persian » entra, avec quelque fracas dans l'Histoire*, car jusque là, elle n'avait guère fait parler d'elle, et les négociations engagées, puis le contrat conclu avec l'Amirauté, avaient eu lieu dans le plus grand secret. *Le Parlement témoigna la plus grande surprise* quand Winston Churchill le mit au courant et lui demanda de sanctionner les accords passés. Il fallut même que sir Edward Grey vint à la rescousse pour entraîner la majorité.

Le Gouvernement s'assura une majorité de deux mille voix par l'achat de 2.200.000 £ d'actions nouvelles ordinaires. Cette participation a été depuis plus que doublée, car le 6 Mars 1921, il déclara à la Chambre des Communes qu'il détenait 5.200.000 £ d'actions ordinaires, 1.000 £ d'actions de préférence et 199.000 obligations. Les deux tiers des actions ordinaires de l' « Anglo-Persian » sont aujourd'hui entre les mains du Gouvernement Britannique, l'autre tiers entre celles de la « Burmah Oil », dirigée par l'Amirauté, ce qui lui assure le contrôle absolu de l'entreprise.

L' « Anglo-Persian » est devenue une *véritable Société étatique*, dirigée par des fonctionnaires de la Grande-Bretagne, mais qui ont la sagesse, contrairement à ce qui se passe en France, de se contenter de contrôler les directives générales de l'entreprise, tout en laissant la direction à de véritables hommes d'affaires. C'est ce qui explique son grand succès. Deux administrateurs, lord Incheape et sir E.-H. Packe, représentent le Gouvernement dans le Conseil : ils ont un droit de veto absolu dans les décisions à prendre.

Enfin, l'Amirauté a passé avec l' « Anglo-Persian » un contrat portant sur un certain nombre d'années pour la fourniture d'une importante quantité de pétrole, à des prix avantageux. Les besoins de la flotte sont ainsi assurés pour une série d'années : il n'y a pas de surprise à craindre, car les gisements se trouvent près du golfe Persique, où l'Angleterre règne en maîtresse, où aucun navire étranger ne peut pénétrer sans sa permission. C'est, d'ailleurs, un point stratégique remarquable : de là les navires peuvent être dirigés vers toutes les parties du monde, où l'Angleterre a des intérêts : Suez, Gibraltar, l'Inde, l'Australie, l'Afrique.

Les gisements de Perse sont d'une richesse telle qu'il faudra bientôt décupler les développements prévus des installations, raffineries, pipe-lines, pour écouler la production à venir. De nos jours encore, les indigènes, à l'aide de procédés rudimentaires, y recueillent le pétrole et le transportent à dos de chameaux sur les marchés intérieurs, où il sert d'objet d'échange. La Perse est un des seuls pays où de nombreux jaillissements spontanés et des suintements en décèlent l'existence. Dans certaines vallées, il coule le long des pentes, et se répand dans les rivières, dont il rend l'eau impropre à la consommation. Avant qu'il soit longtemps, l' « Anglo-Persian » aura

pris rang parmi les principales Sociétés pétrolifères du monde. C'est précisément le succès qui l'attend qui a créé, croyons-nous, tant d'appréhension aux Etats-Unis, au sujet de la rivalité entre Sociétés productrices de pétrole anglaises et américaines. La Compagnie contrôle une production presque illimitée en Perse, et aussitôt que les pipe-lines seront suffisantes et qu'il y aura assez de réservoirs, le rendement augmentera dans d'énormes proportions.

Dès 1922, l'« Anglo-Persian » sera à même de fournir 80 0/0 des besoins de l'Angleterre, à elle seule. Elle sera alors libérée du contrat qui, depuis plus de sept ans, la lie à la « Dutch Shell », et l'oblige à faire vendre, par cette dernière, la plus grande partie de sa production. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles la « Royal Dutch » a essayé, mais sans succès, en Février 1921, d'acquérir le contrôle de l'« Anglo-Persian ».

Quand son programme sera achevé, l'« Anglo-Persian » possédera une flotte dont la capacité dépassera un million de tonnes. Que sont à côté de cela les 350.000 tonnes flottant, en 1920, sous le pavillon de la « Standard of New-Jersey » ? Les frais sont peu élevés, à cause de la grosse production des puits, ce qui assure à la Perse une supériorité marquée sur tous les autres champs pétrolifères du globe, sauf peut-être le Mexique. Le rendement en benzine et en kérosine y est deux fois supérieur à celui de la moyenne des gisements des Etats-Unis; il est plus fort que celui du Mexique.

Mais, depuis deux ans, l'« Anglo-Persian » ne se contente plus de la Perse, si riche soit-elle. Elle a étendu ses ambitions au « vaste monde ». Elle est en train d'installer des dépôts dans tous les grands ports de l'univers. Rien que pour la France, des réservoirs seront construits dans les ports de

Dunkerque, Le Havre, Rouen, Saint-Nazaire, La Palice, Bordeaux, Marseille, Bizerte, Alger, Oran, Casablanca, Dakar. Par l'intermédiaire de sa filiale, la « d'Arcy Exploration », elle prospecte pour le pétrole dans toutes les parties du globe. Partout où les conditions géologiques paraissent indiquer l'existence du pétrole en quantités commerciales, des opérations de sondage sont entreprises. L'activité de la « D'Arcy Exploration » se manifeste ainsi actuellement en Angleterre, en Australie, en Nouvelle-Zélande, au Canada, en Hongrie, et tout récemment encore, la Compagnie a conclu des arrangements en vue d'explorer et de prospector les régions de la France et de ses colonies susceptibles de produire du pétrole. Une Compagnie française, au capital initial de cent millions, souscrit conjointement, par des groupes français et des groupes anglais, la « Société Générale des Huiles de Pétrole » a été formée dans le but d'entreprendre le raffinage et la distribution du pétrole en France, ainsi que dans ses colonies. D'après l'accord signé à Londres le 27 Octobre 1920 par sir Basil Zaharoff, pour la Banque de la Seine, neuf filiales seront créées, ayant chacune un objet social différent : importation, raffinage, distribution, transport du pétrole (1). Et cette « Anglo-Persian franco-britannique » est même en train de constituer une flotte pétrolifère, grâce à la « Société Navale de l'Ouest ».

D'autres entreprises sont également à l'étude. L' « Anglo-

(1) L' « Anglo-Persian » souscrira 45 % du capital de chacune de ces Sociétés, la France 55 %. L'accord du 27 Octobre 1920 fut l'occasion de très vives attaques de la part de certains députés à courtes vues de la Chambre des Communes qui ne comprenaient pas que le Gouvernement Britannique était en train de mettre la main sur les richesses pétrolifères de la France, de concert avec la « Royal Dutch », et lui reprochaient de disperser ses efforts.

Persian Oil » vient d'acquérir des intérêts importants dans la « British Oil Bunkering », et elle a fondé, de plus, « The Tankers Insurance C^o Ltd », Société d'assurance au capital de 100.000 £, car *elle entend être désormais son propre assureur*. Par la « Scottish American Oil », dont elle a la gérance technique et commerciale, elle a même réussi à pénétrer au Mexique, dans le district de Panuco, complétant ainsi l'œuvre de Pearson, reprise par la « Shell ».

Son activité, rien que pendant le mois de Décembre 1920, a été considérable. Elle s'est introduite en Espagne, y créant une Société au capital de 25 millions de pesetas, dont 55 0/0 souscrits par l'« Anglo-Persian », 45 0/0 par un groupe espagnol ayant à sa tête la « Banco Urquijo » et la « Banque Espagnole de Crédit ». Elle a passé avec le *Gouvernement Hongrois un contrat lui assurant des droits exclusifs d'exploitation sur le territoire magyar*, au cas où on y découvrirait du pétrole, ce qui est fait. Des gisements ont été mis à jour près de Letenye, et les quantités qu'on espère y obtenir seront sans doute plus que suffisantes pour satisfaire aux besoins de la Hongrie.

Le Ministre des Finances de Hongrie soumit le 7 Décembre 1920, à l'Assemblée Nationale, un rapport concernant la cession à un Syndicat contrôlé par la « D'Arcy Exploration » des droits de recherche du pétrole en Hongrie. Le Gouvernement de Budapest, n'ayant pas les capitaux nécessaires à l'exploitation, vit d'un bon œil les offres de la filiale de l'« Anglo-Persian ». Les négociations furent menées par l'ex-ministre des finances, D^r Telesky, et le secrétaire d'Etat, D^r von Bockh. Aux termes de l'accord intervenu, la « D'Arcy » s'engagea à consacrer au moins 100.000 £ aux recherches de pétrole; si elles donnaient des résultats satisfaisants, la Société exploiterait

un tiers des unités géologiques productives, le deuxième tiers serait mis en réserve, et les droits du troisième tiers feraient sans frais retour à l'Etat. Pour ce qui est du deuxième tiers, le Gouvernement Hongrois réservait toute sa liberté d'action. Une Société au capital d'un million de livres sterling fut formée, dans laquelle le Gouvernement Hongrois entra pour 10 0/0; elle dut lui remettre 25 0/0 des actions, et s'engager à lui verser, chaque année, le dixième de sa production, en nature ou en espèces. L' « Anglo-Persian » a également mis la main sur les terrains pétrolifères de Transylvanie, cédés à la Roumanie. Pendant la guerre, ils avaient été saisis et exploités par les autorités militaires autrichiennes, car ils appartenaient à la « Hungarian National Petroleum Company ». Le capital de cette Société fut très entamé par les réparations entreprises à la fin des hostilités. Un appel de fonds devint nécessaire. L' « Anglo-Persian » demanda que l'administration technique et commerciale de l'entreprise lui fût confiée, que deux de ses membres entrassent dans le Conseil d'administration, et elle souscrivit pour 500.000 £ d'actions de préférence : chacune de ces actions aura droit à vingt voix contre une à chaque action ordinaire, afin que l' « Anglo-Persian » ait le contrôle de l'affaire.

Elle a, en outre, repris la part des intérêts allemands réservée à l'Angleterre dans la « Steaua-Romana ».

De concert avec la « Royal Dutch-Shell », elle entra, dès le début de Décembre 1920, en négociations avec les Gouvernements anglais et français, au sujet de la création d'une Société, au capital de 25 millions de £, à qui serait remise l'exploitation des gisements de Mésopotamie. M. Llyod George fut un peu gêné. Interpellé à la Chambre des Communes, il répondit que la question ne pouvait pas être réglée « avant

que nous ayons établi dans cette région une autorité arabe ». C'est à elle qu'il appartiendra de faire des propositions sur les meilleurs moyens à employer pour le développement des terrains pétrolifères de Mossoul. Il est facile de deviner ce que seront les propositions du nouveau Roi de l'Irak, couronné par les soins de l'Angleterre, et conseillé par le Colonel Lawrence, cette « Eminence grise » dont le rôle fut si néfaste à la France !

En coopération avec le Gouvernement Australien — de qui elle avait déjà obtenu en Mai 1920 un droit exclusif dans les anciennes colonies allemandes de Papouasie — l'« Anglo-Persian » a formé la « Commonwealth Oil Refineries », au capital de 500.000 £. Ses prospections se poursuivent activement en Australie Occidentale, et elle a demandé au Gouvernement de Perth une concession de 100.000 acres.

Au Dominion de Nouvelle-Zélande, elle a offert de participer dans la proportion de 50 0/0 à la formation d'un capital de 100.000 £, en vue d'effectuer des recherches.

Et l'« Anglo-Persian » construit en ce moment de vastes usines dans le Nouveau-Brunswick, en vue de la production d'huile de schiste. L'huile produite sera utilisée pour le chauffage des chaudières des navires anglais. Les terrains pétrolifères de cette région sont vastes et riches, et le schiste dont elle se compose a été trouvé deux fois plus riche en pétrole que les schistes écossais, les premiers dont on dit songé à tirer la précieuse huile de pierre (1). Comme dans le Wyoming, le Colo-

(1) Les usines d'Ecosse traitent annuellement 3 millions de tonnes de schiste, dont la teneur moyenne n'est que de 122 litres 1/2 d'huile à la tonne, la moitié de la teneur des roches canadiennes et américaines. Elles sont cependant prospères. En dehors de ces schistes bitumineux, il ne semble pas que la Grande-Bretagne, qui détient 90 % de la future production du globe, soit arrivée à découvrir sur son sol des gisements de pétrole.

rado et l'Utah, ce sont d'immenses roches « feuilletées », s'allongeant en bancs d'une épaisseur de 8 à 10 mètres au-dessus des vallées; une fois distillées, elles peuvent produire jusqu'à 240 litres d'huile par tonne. Lorsqu'en 1846, fuyant la persécution, les Mormons se réfugièrent dans le Far West et découvrirent pour la première fois ces « pierres à pétrole », ils ne se doutaient pas du service qu'un demi-siècle après ils rendraient à la Marine Anglaise et à la Marine Américaine (1). Ils se virent arrêtés dans leur marche à travers les déserts par le manque de combustible, mais un de leurs chefs leur annonça que bientôt la Providence subviendrait à leurs besoins. La prédiction se réalisa le jour même : un Mormon fut tout surpris de constater que les pierres qu'il posait sous sa marmite prenaient feu. Depuis lors, chasseurs et prospecteurs qui s'aventurent dans ces régions désolées n'emploient pas d'autres combustibles que ces pierres!

(1) En vue du moment où les champs pétrolifères des Etat-Unis seraient épuisés, le Gouvernement américain a mis la main sur des milliers d'hectares couverts de roches bitumineuses, afin d'assurer le ravitaillement de sa flotte,

CHAPITRE XII

UN BALKANISME AMÉRICAIN

LA « BRITISH CONTROLLED OILFIELDS »

L'« Anglo-Persian Oil » ne suffit plus aujourd'hui à l'Angleterre. Elle a fondé en 1918 une nouvelle Société *spécialement chargée de lutter contre la « Standard Oil »*, la « British Controlled Oilfields ». Créée sous le régime de la loi canadienne au capital initial de 12 millions de £, porté à 40 et susceptible d'être augmenté jusqu'à 159 millions de livres — soit au cours du change, 8 milliards — la « British Controlled Oilfields » sera une des plus grandes puissances financières du Monde. Comme l'« Anglo-Persian », elle est entièrement dans les mains du Gouvernement Britannique par le système du « voting trust ». Il semble que du Mexique à l'Argentine, un immense bassin pétrolifère existe, prolongement de celui des Etats-Unis. Déjà le Mexique est devenu le deuxième producteur du globe, et l'on a trouvé du pétrole dans presque tous les Etats de l'Amérique du Sud, même au Brésil et sur les plateaux de la Bolivie. C'est de ces immenses gisements que la « British » cherche à s'emparer, pour le gouvernement anglais, complétant ainsi l'œuvre de la

« Dutch-Shell » au Vénézuéla et dans les alentours du Canal de Panama. Elle possède des propriétés de très grande valeur, du Mexique au Brésil, à la Trinité, au Vénézuéla, à Costa-Rica. Depuis un an, elle a commencé ses opérations à l'Equateur, et elle prospecte en ce moment au Brésil, dans l'Etat de Bahia, où les suintements bitumineux et les traces d'asphalte abondent. Ses concessions *encerclent en fait les 2/3 de la Mer des Caraïbes* ; elles sont situées dans les Etats de Guatémala, Honduras, Nicaragua, Costa-Rica, Panama, Guyane anglaise, Colombie, Vénézuéla, Pérou, Equateur, Ile de la Trinité. Les concessions de la « Bristish Controlled Oilfields » sont presque toujours au bord de la mer — ou plutôt à proximité de la mer — ce qui constitue un avantage considérable. Elle a fait exprès de les choisir à la fois sur l'Atlantique et le Pacifique, par précaution, *pour le cas où une guerre éclaterait entre l'Angleterre et les Etats-Unis* ; car, même alliée à la flotte japonaise, la flotte britannique n'arriverait peut-être pas à s'emparer du Canal de Panama. Et il faudra que ses unités puissent se ravitailler sans être obligées de faire un immense détour par le détroit de Magellan.

La « Bristish » négocie actuellement le contrôle de très grandes concessions à Panama et au Nicaragua. Elle contrôle toutes celles de la Guinée anglaise, la presque totalité de celles du Honduras, mais je crains qu'elle ne soit en train de perdre celles qu'elle avait à Costa-Rica. Pour les obtenir, l'Angleterre n'avait pas hésité à fomenter la Révolution dans cette petite République : n'obtenant rien du Gouvernement régulier, elle le fit remplacer par le Président révolutionnaire Tinoco, dont elle eut tout ce qu'elle désirait : plus de 6.000 milles carrés accordés à la « Bristish Controlled Oilfields ». Malheureuse-

ment, Tinoco s'est laissé renverser : le Gouvernement régulier, remonté au pouvoir, s'est empressé d'annuler les concessions de la « Bristish ». L'Angleterre, pour le forcer à ratifier ces concessions accordées par un rebelle, a suscité une guerre entre Costa-Rica et Panama, tandis qu'elle envoyait sur le littoral de Costa-Rica le croiseur « Lambrian », afin d'accroître sa pression. Les événements ont tourné contre elle. Les troupes de Costa-Rica envahirent Panama. Un débarquement eut lieu le 28 Février 1921 sur la côte du Pacifique, au sud du Golfe Dulce, dont le littoral oriental est commun aux deux pays — et un autre moins important sur l'Atlantique, vers Bocas del Torc. Panama perdit le territoire de Coto.

Le chairman de la « Bristish Controlled Oilfields », M. Alves, partit en Mars à Costa-Rica étudier la question pendante. Mais les Etats-Unis s'en sont mêlés, et le juge White vient de rendre une sentence arbitrale donnant raison à Costa-Rica. Le 26 Août 1921, un détachement de la Marine Américaine aida les forces de Costa-Rica à prendre possession définitive des territoires contestés, malgré les protestations indignées du Gouvernement de Panama « contre le coup de force dont il était victime ».

Les luttes entre petites Républiques de l'Amérique Centrale sont continuelles. L'imbroglio des affaires anglaises et américaines dans le Golfe du Mexique et la Mer des Caraïbes « (Bristish Controlled Oilfields » — « Mexican Eagle » — « Royal Dutch » — « Shell » — « Mexican Petroleum » — « Standard Oil ») fait de cette région de véritables Balkans du pétrole.

La « Bristish Controlled Oilfields », organisation mi-officielle, mi-particulière, dont le Conseil comprend un Amiral

anglais et un membre du Parlement Britannique — est le résultat des longues études poursuivies par Lord Fisher pour le compte de l'Amirauté, et dont la réalisation se poursuit méthodiquement pour assurer à l'Angleterre, avec la suprématie pétrolifère, celle des Mers.

CHAPITRE XIII

TENDANCES POLITIQUES DE LA ROYAL DUTCH

L'EMPIRE ANGLAIS DU PÉTROLE

Jusqu'en 1914, le Gouvernement anglais sembla se défendre contre l'extension formidable que prenait la « Royal Dutch-Shell » dans la Monde entier. Sous prétexte de s'assurer des réserves, il s'assurait des débouchés qu'elle n'atteignait pas, prenant le contrôle de l'« Anglo-Persian » et créant en 1918 la « British Controlled Oilfields ». C'est qu'il n'était pas encore son allié. Mais depuis la guerre s'est produit un événement considérable : Deterding a lié la fortune de son trust à

celle du plus grand Empire de l'Univers, à l'Empire Britannique dont la politique dirige actuellement le Monde.

A l'origine de son histoire, la « Royal Dutch » était hollandaise. Si elle devint aussi anglaise avec la « Shell », elle était allemande par ses participations roumaines avec la « Deutsche Petroleum » qui réunissait les affaires pétrolifères de la « Deutsche Bank » : « Steana », « European Petroleum », « Deutsche Mineralal Industrie ». Les premiers fonds importants de ce puissant consortium ont été fournis par des banques allemandes : la « Deutsche Bank », la « Disconto Gesellschaft » et la maison Bleichröder sont comme le trépied fondamental de l'édifice. Et comme on l'a très justement écrit : « Si l'Allemagne n'avait pas eu dans la « Royal Dutch » la place prépondérante, c'est parce que les intérêts anglais intéressaient beaucoup plus M. Deterding. Il se sert des puissances nationales comme il se sert de celle de l'argent. La Grande-Bretagne étant maîtresse des mers, il a fait du capital anglais le capital prépondérant dans ses entreprises. Mais la famille de Rothschild est internationale. Elle a une branche à Londres, une à Paris, une à Berlin, une à Vienne. M. Deterding avait des points où jeter l'ancre en attendant le vent. Au moment de la retraite des armées roumaines, les puits contrôlés par la Royal furent détruits en partie. Que la destruction ait été le travail des soldats roumaines ou des soldats allemands, cela n'a pas d'importance. La « Deutsche Bank » était associée de M. Deterding en Roumanie. Quelle que fût l'issue de la guerre, la « Royal Dutch-Shell » devait être remboursée...

Il en eût été de même le long de la route de Bagdad. Si l'Allemagne eût acquis l'Asie-Mineure, les propriétés de la Royal eussent été encore sauvées par la « Deutsche Bank ».

— Comme les Alliés ont le dessus, M. Deterding ne craint rien. Il est en étroites relations avec les Français et les Anglais : c'est un Européen. Il ne s'oppose qu'à l'Amérique. Et c'est une curieuse coalition que cette coalition pétrolifère où les nations ennemies d'aujourd'hui s'accordaient à certaines heures et se combattaient à d'autres, et sont les unes et les autres conduites par une puissance supérieure comme elles l'ont été par la course Mondiale aux Armements vers des fins insoupçonnées. Fait considérable qui confondra la pensée des personnes simples, M. Deterding, pendant la guerre, a fait respecter son pavillon ».

Son habileté fut telle *que, quel que fût le parti victorieux, il était sûr de sortir intact de la mêlée !*

L'Angleterre ayant vaincu l'Allemagne, il a lié sa fortune à la sienne.

Ce fut pour la politique britannique un coup de maître. Avec l'alliance de ce trust formidable, elle possède maintenant un Empire pétrolifère qui couvre l'univers :

Europe

Russie	Dutch-Shell	
Roumanie	— —	
Hongrie	Anglo-Persian	
Yougo-Slavie	Dutch-Shell	

Amérique

Nouveau Brunswick	Anglo-Persian	
Californie	Dutch-Shell	
Oklahoma	— —	
Texas, Louisiane	— —	

Mexique	Dutch-Shell (Mexican Eagle)
Amérique Centrale	British Controlled
Trinité	Dutch-Shell
Vénézuéla	— —
Guyane	British Controlled Oilfields
Brésil	— —
Colombie	— —
Equateur	— —

Asie

Caucase	Dutch-Shell
Perse	Anglo-Persian
Mésopotamie	Turkish Petroleum
Indes Anglaises	Burmah Oil
Indes Néerlandaises	Dutch-Shell
Etablissements des Détroits	— —
Chine	— —

Océanie

Australie	Anglo-Persian
Nouvelle-Zélande	— —
Papouasie	— —

Afrique

Egypte	Dutch-Shell
Madagascar	— —
Afrique du Sud	— —

CHAPITRE XIV

COMMENT LES ÉTATS-UNIS

ONT PERDU LA SUPRÉMATIE PÉTROLIFÈRE

Les Américains eux-mêmes reconnaissent qu'ils sont en train de perdre la suprématie du pétrole : « Tandis que nous nous endormions dans la sécurité que nous donnait la connaissance de nos ressources, — écrivait récemment la Revue américaine « The Nation » — des Compagnies étrangères, énergiquement et sans bruit, conquièrent des champs inexploités. La « Mexican Eagle », une Société anglaise, reçut de vastes concessions au Mexique. La « Shell », autre groupe anglais, s'établit dans beaucoup d'endroits. La « Royal Dutch » qui, à l'origine, était hollandaise, tout au moins en apparence, fut formée pour exploiter le pétrole des Indes Orientales. Plus tard, une fusion de la « Royal Dutch » et de la « Shell » se fit sous le contrôle anglais, et la « Mexican Eagle » s'abrita sous les ailes de la nouvelle Société. L'« Anglo-Persian » fut formée pour exploiter la Perse et l'Orient, et le Gouvernement anglais, pour les besoins de la Marine, lui fournissait 2.000.000 de £, en se réservant la Direction (1). Cette Compagnie est étroitement liée à la « Royal Dutch » (2). Cette gigantesque aggrégation

(1) Cette participation a depuis, été plus que doublée.

(2) Il s'agit du contrat dont j'ai parlé et qui doit expirer en 1922.

d'intérêts anglais possède ou contrôle actuellement une large part du pétrole en Californie, Oklahoma, Louisiane, au Mexique, à la Trinité, au Vénézuéla, en Colombie, Roumanie, Russie, Perse, Egypte, — dans l'Inde, et aux Indes-Orientales. Sauf dans l'Amérique du Nord, beaucoup de ces concessions sont si vastes qu'elles excluent les Compagnies américaines des « oil-fields » les plus avantageux. Cependant, ajoute « The Nation », les experts de l'Inspection géologique aux Etats-Unis faisaient des découvertes inquiétantes : *que 40 0/0 du pétrole américain était épuisé*, et qu'à la vitesse actuelle de la production, l'exploitation serait terminée dans 15 ou 20 ans, — les besoins domestiques devenant tels que nous devons importer plus de pétrole que nous n'en exportons. En 1920, les importations dépassaient les exportations de 100 millions de barils. Et *les Sociétés anglaises, étroitement liées au Gouvernement anglais, ont maintenant la propriété exclusive de 90 ou 97 0/0 de la future production mondiale*. Quel changement de la situation !

Il y a 10 ans, l'Angleterre ne possédait rien, — aujourd'hui, elle est indépendante, — demain elle sera maîtresse. Voilà ce qu'a obtenu le silencieux effort de quelques hommes comme Sir Marcus Samuel, le Président de la « Shell » ; — Lord Cowdray (Pearson) ; — Lord Curzon, ancien vice-roi des Indes ; — Sir John Cadman, conseiller technique du Gouvernement Britannique, professeur à l'Université de Birmingham, Président de la Conférence Interalliée du Pétrole pendant la guerre ; Lord Strathcona, le créateur des chemins de fer canadiens, qui joua un grand rôle dans l'« Anglo-Persian » — et surtout l'Amiral Fisher.

Ces hommes agirent à l'insu même du peuple anglais et de ses représentants officiels. Leurs concitoyens et leurs adver-

saintes m'apprirent leur manœuvre *que lorsqu'ils eurent doté leur patrie d'un Empire Pétrolifère Mondial.*

Ce fut une véritable stupeur à la Chambre des Communes lorsqu'on apprit ce que Lords Fisher et Strathcona avaient fait de l' « Anglo-Persian ». C'est tout juste si l'on ne démolit pas leur œuvre. Lord Fisher a raconté lui-même en Septembre 1919 l'opposition à laquelle il se heurta, jusque parmi ses collègues. « Lorsque je fus appelé à l'Amirauté (pour la première fois) en 1880, on m'avait déjà surnommé le « maniaque du pétrole ». Lord Ripon, Premier Lord de l'Amirauté, après m'avoir envoyé chercher, me dit que l'on me qualifiait de « radical exalté et de Gambetta ». Il ajouta qu'il avait pourtant l'intention de me faire entrer au Conseil de l'Amirauté, à quoi je répondis que pareille nomination entraînerait certainement la démission immédiate de tous les autres membres. Une semaine plus tard, il m'avoua que j'avais eu raison. Mais grâce à Dieu, si l'on se passa de moi pour le Conseil de l'Amirauté, je pus devenir le Directeur de l'Artillerie Navale ». Lord Fisher éprouva les mêmes difficultés lorsqu'il voulut doter la Marine Britannique de sous-marins. C'est à lui et à la « Bethlehem Steel Works » (Etats-Unis) que l'on doit la prompte mise en marche des sous-marins du type H, qui, pendant la guerre, « purent se rendre sans convoyeurs des Etats-Unis aux Dardanelles, où ils firent des prodiges ». Quelques-uns de ces sous-marins ayant réussi à passer sous les filets métalliques de Tchanak-Nagara, maîtrisèrent longtemps la Mer de Marmara, empêchant les Turcs de ravitailler par mer les ouvrages du Détroit. Suprématie pétrolifère et suprématie navale se tiennent. En voulant donner à son pays un Empire Pétrolifère Mondial, Lord Fisher avait surtout pour but de lui conser-

ver la maîtrise des mers. Car la flotte victorieuse sera celle qui aura à sa disposition les sources les plus abondantes de pétrole. Les vaisseaux à pétrole ont chassé les vaisseaux à charbon, comme ceux-ci ont remplacé les navires à voiles.

Quand on compare les résultats obtenus par l'Angleterre, sur le sol de laquelle il semble qu'on n'ait pas pu jusqu'ici découvrir de gisements d'huile minérale, ce qui ne facilitait guère la tâche de l'Amiral Fisher, — et la France; et que l'on voit l'Angleterre maîtresse de presque tout le pétrole restant dans le Monde, on reste confondu d'admiration devant le génie de ceux à qui elle doit un tel empire.

La Politique anglaise du Pétrole.

Ayant du laisser prendre le sceptre à l'Amérique, qui la première découvrit le pétrole, et jusqu'à ces dernières années produisit 70 0/0 de l'extraction mondiale, la Grande-Bretagne commença à le lui arracher *en se réservant la maîtrise des flottes pétrolifères* ». Qui transporte une marchandise la contrôle et en est le maître dans une certaine mesure, puisqu'il est l'intermédiaire indispensable pour ceux qui veulent se la procurer. Surviennne quelque difficulté, le transporteur, selon qu'il continue ou non son office, dispose de l'approvisionnement des marchés ou le supprime à son gré ». Le génie anglais a toujours cherché à compenser par sa supériorité maritime l'infériorité de la Grande-Bretagne dans certains domaines. Si les Etats-Unis occupent la première place parmi les producteurs, ils ne viennent qu'après l'Angleterre parmi les transporteurs de pétrole. L'Angleterre comprenant que le pétrole « est

destiné à jouer dans le monde le même rôle que le charbon, le coton ou l'acier », tient à se réserver la maîtrise des flottes pétrolifères. Ce fut un duel émouvant.

Le tonnage mondial des bateaux-citernes s'élevait au 30 juin 1919 à 2.616.0000 tonnes, dont 1 million 1/2 sous pavillon britannique, 1 million sous pavillon américain. En juin 1920, les Etats-Unis l'emportent : ils ont 308 bateaux-citernes jaugeant 1.734.843 tonnes, soit 51 0/0 de l'ensemble (3.386.091 tonnes). Six mois plus tard, la suprématie de l'Angleterre était rétablie : sur les 524 pétroliers à flots, 252 lui appartenaient ; les Etats-Unis n'en avaient plus que 191.

Voici du reste quelle était au 1^{er} Janvier 1921 la situation (1) :

	Navires	Tonnes
Angleterre	252	1.300.390
Etats-Unis	191	1.003.554
Hollande	39	80.063
Allemagne	12	56.634
Norvège	15	71.053
Belgique	7	27.826
Italie	5	26.183
France (2)	4	20.369
Russie	2	7.200
Danemark	1	6.516
Mexique	1	5.251
Roumanie	1	3.051
Espagne	1	672

(1) Chiffres fournis par la Chambre de Commerce américaine de Paris.

(2) Nombreux bateaux coulés. La flotte pétrolifère de la France s'élevait à 60.000 tonnes, mais une grande partie naviguait sous pavillon britannique.

Maîtresse de la première des flottes pétrolifères, l'Angleterre *accapara ensuite toutes les ressources restant dans le monde*. « Royal Dutch-Shell », « British Controlled Oilfields », « Anglo-Persian Oil » furent à ce sujet les auxiliaires précieux du « Foreign Office ». Et, d'après le D^r David White, l'un des membres de la « Commission Géologique américaine », voici ce que l'Angleterre possède aujourd'hui :

	Millions de barils
Canada : l'ensemble des gisements y est réservé au contrôle britannique.....	995
Algérie, Egypte : la moitié.....	462 5
Perse, Mésopotamie : 75 0/0.....	4.365
S.-E. Russie. — S.-O. Sibérie, Caucase: 50 0/0	2.925
Roumanie, Galicie, Europe : 50 0/0.....	1.567 5
Nouvelle Russie et Sakhaline.: 50 0/0.....	462 5
Indes Néerlandaises : 50 0/0.....	753 75
Inde : la totalité.....	995

Il n'y a guère qu'au Pérou que les Etats-Unis ont réussi à triompher de la Grande-Bretagne. La découverte du pétrole y est due aux Anglais. Mais, grâce à la puissance de ses capitaux, la « Standard Oil », par l'intermédiaire de l'« International Petroleum Cy », est parvenue à acquérir les actions des quatre plus grandes Sociétés anglaises. Et les Etats-Unis y contrôlent actuellement 70 0/0 de la production, alors que les Anglais n'en détiennent plus que 27 0/0; — l'Italie 3 0/0. La production péruvienne est d'ailleurs peu élevée: elle n'atteint pas encore trois millions de barils.

Les besoins en pétrole sont devenus si grands que les gise-

ments qui contiennent le précieux combustible liquide sont l'objet d'une âpre convoitise de la part des Gouvernements qui s'abritent derrière les groupes financiers. Songez-y : *il manque 250 millions de tonnes de charbon à la planète, et elle ne produit que 98 millions de tonnes de pétrole!* Mais aucun Gouvernement ne peut, en cette matière, se vanter d'avoir fait preuve d'une clairvoyance égale à celui de la Grande-Bretagne.

L'Etat Britannique ne se contente plus aujourd'hui d'encourager, de favoriser, de défendre les siens. Bien mieux, *il fait des conquêtes ou établit des Protectorats ayant pour objet essentiel de ménager d'une manière exclusive à ses nationaux l'exploitation de nouveaux champs pétrolifères*, comme en Perse et en Mésopotamie. Le traité imposé dernièrement à la Perse n'était qu'un Protectorat déguisé. Heureusement pour l'Angleterre, le Gouvernement des Soviets, depuis qu'il a conclu un accord commercial avec Londres, a volontairement renoncé à y prolonger son avance. Et il suffit de lire le Traité de Sèvres pour y voir apparaître les idées qui dirigèrent les négociateurs britanniques :

Préoccupation d'accaparer le pétrole d'Asie et souci d'évincer les Etats-Unis, — tous les gisements laissés à la France lui étant surtout accordés avec l'arrière-pensée d'une participation anglaise.

Le Gouvernement Britannique est même si jaloux de sa souveraineté en Mésopotamie qu'il n'y tolère même pas les prospections américaines, et que des incidents se sont produits dont les « Yankees » éconduits ont chargé le département d'Etat de Washington de demander raison.

La politique anglaise du pétrole consiste :

Tantôt, quand elle le croit possible, à mettre la main sur les gisements reconnus ;

Tantôt, quand il s'agit de pays qui « ne se laisseraient pas faire », à négocier d'avantageuses participations aux bénéfices, — c'est ce qui s'est passé pour la France avec la Convention de San-Remo — ou à s'assurer par contrat d'abondantes fournitures de la précieuse huile minérale.

Et lorsqu'un Etat n'acquiesce pas assez vite à ses vues, l'Angleterre ne recule devant aucun moyen de pression. C'est ce qui a permis à l'Amiral Degouy d'écrire en Avril 1920 : « Comme corollaire de négociations bien connues avec un des pays du proche Orient les plus riches en pétrole, l'Amirauté anglaise a organisé et entretient sur le Danube une nombreuse flottille de canonnières et monitors fluviaux ». On devine de qui il s'agit.

Depuis 1918, une escadrille « de fortune », composée de petits vapeurs russes, réquisitionnés et armés par l'Angleterre a dominé la Caspienne, de sorte que Batoum, port d'embarquement des pétroles sur la Mer Noire, et Bakou leur lieu de production, sont tous deux aux mains des Anglais. Ils y disposent du pétrole et du mazout, selon leur bon plaisir, n'acceptant aucun contrôle de leurs achats. L'Angleterre y prend d'abord tout ce qu'elle peut ; ce n'est qu'après qu'elle permet à la France de se ravitailler à son tour, s'il reste encore du pétrole (1).

Ainsi, se termine l'œuvre commencée par Lord Fisher, penché depuis quelque trente ans sur les problèmes du pétrole. Ainsi se terminent les expériences, les observations poursui-

(1) *Revue Universelle*, 15 Octobre 1920.

vies modestement et silencieusement pendant si longtemps à Portsmouth.

La « Royal Fleet » est désormais sûre de ne pas manquer de pétrole pour un siècle. Mais la situation est devenue telle que les Etats-Unis ne peuvent éviter la guerre qu'au prix d'un vaselage industriel.

L'encerclement des Etats-Unis

Pendant que l'Angleterre se lançait à la conquête de presque tout le pétrole restant dans le monde, les Etats-Unis s'endormaient dans une sécurité trompeuse. N'avaient-ils pas fourni 80 0/0 des besoins des Alliés pendant la guerre? Il est vrai que si les hostilités avaient continué, les Etats-Unis n'auraient pu suffire à nos demandes. « En Septembre et en Octobre 1918 », a déclaré M. Deen, qui a joué un si grand rôle dans l'alliance de la « Royal Dutch » et de la « Shell » et dirige aujourd'hui les pétroles de l'Oklahoma, — « les Alliés ont pris chaque jour 194.000 barils de gasoline, alors que la production quotidienne moyenne était de 191.000. En réunissant les livraisons faites en Europe par le Mexique et les Etats-Unis, on arrive à 1.200.000 barils par jour, alors que les Etats-Unis n'en produisent que 960.000 et le Mexique 140.000. Le déficit quotidien était donc de 300.000 barils ».

Les Etats-Unis se sont sacrifiés pour les Alliés pendant la guerre. L'Angleterre ne leur en a aucune reconnaissance! Ils n'arrivaient déjà même pas à suffire à leur consommation intérieure — puisque 25 0/0 du pétrole employé aux Etats-Unis provenait du Mexique — et ils nous ont envoyé plus que leur

propre production. La guerre n'a pas peu contribué à les mettre dans la situation où ils se trouvent.

Si leur consommation continue à croître dans les proportions actuelles, il consommeront, *dans quatre ans*, d'après le nouveau Président de la « Standard Oil of New-Jersey », Walter Teagle, 630 millions de barils, — le double de ce qu'ils ont produit en 1919. Rien que depuis 1914, les automobiles ont passé aux Etats-Unis de 1.700.000 à 8 millions (pullulement des voitures Ford). Elles absorbent à elles seules 85 0/0 de la production nationale; et il ne reste que 15 0/0 pour les Chemins de fer, la Navigation, l'Industrie et les Exportations.

Les Compagnies américaines ont réalisé un grand effort : elles ont intensifié la production, la faisant monter de 376 millions de barils en 1919 à 443 en 1920. De nouvelles recherches ont été plus spécialement poursuivies dans le Texas et le Kansas. Mais n'est-ce pas hâter davantage l'heure à laquelle les Etats-Unis auront épuisé leurs ressources?

Sur un mot d'ordre du Gouvernement des Etats-Unis : « *Tirez de plus en plus du pétrole des pays étrangers* », — la « Standard » lança ses prospecteurs à travers le monde. Mais partout ils se heurtèrent à un obstacle imprévu. Un prospecteur américain eut le malheur de paraître sur les bords de la Mer Morte en Octobre 1919. Sans aucune hésitation, le général anglais gouvernant la Palestine le fit arrêter à Jérusalem. A toutes les protestations indignées du Président Wilson, l'Angleterre répondit simplement « qu'il ne s'agissait pas d'une mesure visant spécialement les Américains, mais que toute prospection était interdite en Palestine jusqu'à nouvel ordre. » Les mêmes faits se sont reproduits en Mésopotamie.

Dans le Monde entier, sauf peut-être au Canada, sur lequel,

vu leur proximité géographique, ils ont une grande influence. *les Américains ont trouvé porte close.* Ils sont en général (1) :

Ou bien exclus des concessions pétrolifères situées dans le territoire, les colonies et même les sphères d'influence de l'Angleterre, de la France, du Japon et des Pays-Bas;

Ou bien ne sont autorisés à s'y établir qu'à des conditions telles qu'ils perdent la direction effective de leurs entreprises. Il est *interdit aux étrangers de prospecter* le pétrole en Birmanie, aux Indes, en Perse, dans l'Uganda, et le Royaume-Uni. Une politique *d'exclusion des étrangers du contrôle* des produits pétrolifères est suivie en Algérie, en Australie, dans la Barbade, l'Afrique Orientale Britannique, la Guyane anglaise, en France, dans l'Afrique Occidentale française, au Guatemala, au Japon, à Formose, à Sakhaline, à Madagascar, au Mexique, en Nouvelle-Guinée, et probablement dans l'Union Sud-Africaine. Le Vénézuéla et l'Uganda envisagent également une politique analogue.

Le *droit d'exploiter les richesses minérales* ne peut être accordé aux étrangers en Australie, dans la Barbade, l'Afrique Orientale Britannique, la Guinée, les Indes Néerlandaises, la France, l'Afrique Occidentale Française, le Guatemala, l'Inde (probablement), la Grande-Bretagne, le Japon (en pratique), à la Trinité (en partie), au Vénézuéla, à Madagascar — et, sauf respect des droits acquis : en Roumanie et Slovaquie. Des restrictions temporaires sont placées à l'acquisition par les étrangers de concessions pétrolifères dans deux districts de la Colombie et dans le nouveau territoire roumain.

La *propriété des gisements* appartient au Gouvernement en

(1) Rapport du Directeur américain du « Bureau of Mines », Van H. Manning, au Secrétaire d'Etat de l'Intérieur.

Bolivie, à Costa-Rica, en Slovaquie, dans l'Afrique du Sud, l'Uganda, au Vénézuéla, en Angleterre, — et en partie : en Argentine (le Gouvernement s'y est réservé les riches gisements de Rivadavia), en Australie, dans la Guinée Anglaise, l'Equateur, l'Inde, à la Trinité, au Canada et en Colombie. La République Dominicaine, le Mexique, la Roumanie et la Russie examinent la possibilité d'agir de même. Mais les Etats-Unis se sont engagés à ne reconnaître le nouveau Gouvernement Mexicain que s'il y renonçait. En France, le Gouvernement a sur les richesses du sous-sol un droit régalien; *il les concède discrétionnairement.*

On ignore si les gisements des cinq provinces du Nord de la Perse (jadis réservés à la Russie) — de l'Arménie, de la Turquie, de l'Afrique Orientale allemande, seront ouverts aux nationaux américains. Mais ce qui vient de se passer en Palestine et en Mésopotamie donne au sujet de ces derniers peu d'espoir.

Devant cette situation, le Sénateur Gore, de l'Oklahoma, demanda, le 10 Mars 1920, au Gouvernement Fédéral, un rapport sur les mesures prises par les gouvernements étrangers pour exclure les Américains des champs de pétrole. Deux mois après, le 17 Mai, le Président Wilson transmettait au Sénat le rapport du Ministère des Affaires étrangères.

« La politique générale du Gouvernement Britannique, écrivait le Sous-Secrétaire d'Etat Frank Polk, tend, d'une part, à exclure *les étrangers du contrôle de toutes les ressources pétrolifères de l'Empire Britannique* et, d'autre part, à *s'assurer le même contrôle sur les ressources pétrolifères des autres pays.* » Les moyens employés sont :

I. — Interdiction aux étrangers de posséder ou exploiter des champs pétrolifères dans l'Empire;

II. — Participation directe de l'Etat dans le capital et la direction des Compagnies;

III. — Mesures empêchant les Sociétés britanniques de vendre leurs propriétés à des entreprises possédées ou contrôlées par des étrangers;

IV. — Décrets (ordres en Conseil), interdisant le transfert de leurs actions à d'autres que des sujets britanniques.

Ces mesures ont abouti à la prise de contrôle de la « Shell », d'accord avec la « Royal Dutch », qui détient 60 0/0 de ses actions. « Il est établi que le Gouvernement anglais a le contrôle de l' « Anglo-Persian » et qu'il supporte la moitié des frais de mise en valeur des champs pétrolifères de la Guyane. Toute prospection de pétrole dans le Royaume-Uni doit être autorisée par le « Board of Trade ». En fait, les seuls forages exécutés dans le pays le sont par la maison « Pearson and Sons », agissant comme agent du Gouvernement. — A la Trinité, personne ne peut acquérir de terrains pétrolifères sans autorisation écrite du Gouverneur qui est placé sous le contrôle du Secrétaire d'Etat des Colonies. Or, celui-ci exige de toute Société britannique qu'elle n'ait pas plus de 25 0/0 de son capital détenu par des étrangers, que la majorité des administrateurs soient anglais..

En Perse, les Américains sont éliminés par le fait que l' « Anglo-Persian » a des droits exclusifs pour une période de trente ans, à partir de 1901. Ce privilège a été grandement renforcé par l'accord anglo-persan de 1918, qui place toutes les Admi-

nistrations civiles, militaires et financières de l'Etat Persan sous le contrôle de la Grande-Bretagne ».

Le rapport Polk établit ensuite que presque tous les autres pays, même les plus petits, ferment leur porte aux Américains. Seules, la Bolivie, la Colombie, et Costa-Rica, qui vient d'annuler les concessions accordées à la « British Controlled Oil-fields », mettent sur le même pied les Américains et leurs nationaux. Mais il n'en est pas de même du Guatémala, de l'Equateur et surtout du Mexique. « D'après la nouvelle Constitution de ce pays, tous les gisements miniers et pétrolifères seraient la propriété de la Nation. Seuls, les Mexicains (ou naturalisés) pourront posséder des terres, mines ou puits de pétrole. A la vérité, les mêmes droits pourront être accordés à des étrangers, mais à la condition qu'ils se considèrent comme propriétaires mexicains et renoncent à invoquer la protection de leur Gouvernement. En outre, dans une zone de 100 kilomètres le long des frontières, et de 50 kilomètres au bord de la mer, aucun étranger ne pourra acquérir de propriété. »

Entre temps, avait été signée la Convention de San-Remo, par laquelle le Gouvernement français — volontairement ou non — s'associait à l'Angleterre pour évincer l'Amérique des centres asiatiques de production du pétrole, et lui livrait les richesses qui pourraient être découvertes dans les zones d'influence réservées à la France. Quelles pressions furent employées pour obtenir sa signature? C'est ce que l'on saura peut être un jour. Toujours est-il que le Gouvernement français fut si gêné de cette Convention que, pendant trois mois, il n'osa la publier.

Lorsqu'il s'y décida, cette publication produisit aux Etats-Unis un malaise profond.

La lutte pour la Mésopotamie

Cependant, l'opinion publique et les milieux officiels américains suivaient passionnément l'évolution du conflit. La situation se tendit encore davantage à la suite d'un article du « *Sperling's Journal* », qui constituait un véritable défi lancé par Sir Mackay Edgar. L'Angleterre y chantait insolemment son triomphe. « Je puis dire, écrivait Sir Mackay, que les 2/3 des gisements exploités dans l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud sont entre des mains anglaises. Dans les Etats de Guatémala, Honduras, Nicaragua, Costa-Rica, Panama, Colombie, Vénézuéla et Equateur, l'immense majorité des concessions sont aux mains de sujets britanniques, et seront mises en valeur par nos capitaux.

Le groupe Alves (« *British Controlled Oilfields* »), dont les propriétés encerclent en fait les 2/3 de la mer des Caraïbes, est entièrement anglais, et les contrats qui le régissent assurent la perpétuité absolue du contrôle aux intérêts britanniques. Aucun citoyen, aucun groupe américain, n'a acquis et ne pourra jamais acquérir dans l'Amérique Centrale une situation... » semblable à celle de M. Alves. « Si l'on considère la plus grande de toutes les organisations pétrolifères, le groupe « *Shell* », il possède ou contrôle des entreprises dans tous les champs pétrolifères du monde, y compris les Etats-Unis, la Russie, le Mexique, les Indes Néerlandaises, la Roumanie, l'Egypte, le Vénézuéla, la Trinité, l'Inde, Ceylan, les Etats Malais, la Chine, le Siam, les Détroits et les Philippines.

Sans doute, il faudra attendre quelques années avant que les profits de cette situation puissent être cueillis; mais il est

hors de doute que la récolte sera magnifique. Avant peu, l'Amérique sera obligée d'acheter, à coups de millions de livres par an aux Sociétés anglaises, et devra payer en dollars en quantités croissantes, l'huile dont elle ne peut se passer, et qu'elle ne sera plus capable de tirer de ses propres réserves.

J'estime que si leur consommation continue à se développer avec la vitesse actuelle, *dans dix ans les Américains seront contraints d'importer 500 millions de barils*, ce qui, au prix très bas de 2 dollars le baril, implique *un versement annuel d'un milliard de dollars*, dont la plus grande partie tombera dans des poches anglaises. A l'exception du Mexique et d'une petite partie de l'Amérique Centrale, *le monde entier est solidement barricadé contre une attaque en force des Etats-Unis*. La position anglaise est imprenable.

La lutte entre l'Angleterre et l'Amérique est à sa phase la plus aiguë, car les Etats-Unis veulent à tout prix obtenir une part des gisements de la Mésopotamie, et des nouveaux terrains pétrolifères qui viennent d'être découverts dans les Iles de la Sonde, à Djambi. Le Secrétaire d'Etat Colby adressa, en conséquence, le 20 Novembre 1920, à Lord Curzon, une note que la presse américaine publia le 24, et dans laquelle il protestait contre l'exclusion des Américains de la Mésopotamie et réclamait l'égalité de traitement pour toutes les Nations.

Le Gouvernement Britannique ne fit à la note Colby qu'une réponse vague. La presse anglaise en publia le texte complet (« Times » — 6 Avril 1921). Lord Curzon y déclarait que les droits anglais actuels en Mésopotamie ne sont que la confirmation de ceux acquis avant la guerre par la « Turkish Petroleum » (dont le Gouvernement Anglais détient, avec la « Royal Dutch », le contrôle, car il a acheté 200.000 actions ordinaires

de cette Société). Sans la guerre, les gisements de Mossoul et de Bagdad auraient depuis longtemps été exploités. Les droits acquis par le Gouvernement français (Convention de San Remo) ne représentent que la part allemande, et ils lui ont été donnés en compensation des facilités accordées pour l'écoulement du pétrole produit vers la Méditerranée. Ni les droits de la « Turkish Petroleum », ni la Convention de San Remo n'empêcheront l'Etat Arabe de jouir de tous les avantages de la propriété et du développement des exploitations pétrolifères. Le Gouvernement Britannique n'a aucunement le désir d'empêcher les Etats-Unis de participer à l'expansion de l'industrie pétrolifère en Mésopotamie. Et la note anglaise fait remarquer que Londres n'est pas du tout d'accord avec Washington sur l'estimation des ressources en pétrole des diverses Nations. La production future encore problématique mise à part, il reste établi qu'à l'heure actuelle, les Etats-Unis produisent 70 0/0 de l'extraction mondiale (1). Il n'est donc pas aisé de justifier l'insistance de Washington, relativement à l'extension du contrôle américain sur les sources qui pourraient être découvertes dans les pays à Mandats. Le Gouvernement Britannique est néanmoins d'accord pour déclarer, avec le Gouvernement américain, que les ressources en pétrole doivent être développées sans considérer le point de vue nationalité.

Cette réponse « plutôt hypocrite » ne satisfait pas le Gouvernement Fédéral. L'Angleterre était bien d'accord avec lui pour déclarer que les ressources pétrolifères doivent être exploitées « sans considérer le point de vue nationalité », mais elle n'ou-

(1) En réalité, au moment même où était écrite cette note, les Etats-Unis n'en produisaient que 64 0/0. Et une grande partie de cette production est entre des mains anglaises (« Dutch-Shell »).

vrait pas pour cela la Mésopotamie aux Américains. Et, à l'occasion de la réunion du Conseil de la Société des Nations, qui devait examiner en détail, à Paris, le problème des Mandats, Washington pour ennuyer Londres, envoya le 21 Février 1921, une note demandant que la question des Mandats sur les anciennes colonies allemandes fût soumise à un nouvel examen.

La lutte pour Djambi

Pendant ce temps, la « Royal Dutch-Shell », qui d'accord avec l'« Anglo-Persian », avait demandé au Gouvernement Britannique de lui réserver l'exploitation des gisements de Mésopotamie, — ce qu'elle est bien près d'obtenir, puisqu'on prévoit la formation d'une Compagnie sous contrôle exclusivement anglais, avec Sir John Corvans, l'un des membres les plus en vue du groupe « Shell », comme administrateur-gérant, — la « Royal Dutch », dis-je, s'efforçait aussi d'acquiescer les nouveaux gisements découverts dans les Iles de la Sonde, à Djambi.

Djambi est le dernier vaste terrain à exploiter dans les Indes Néerlandaises : les champs pétrolifères de ce district atteignent 4 millions d'acres. Les vues de la « Royal Dutch » ne rencontrèrent au début pas d'obstacles, et elle obtint de la Chambre Basse de Hollande l'attribution de ces gisements à sa filiale, la « Bataafsche Petroleum ». Mais 2 représentants de la Standard apportèrent à La Haye, une communication à la Chambre et aux Ministres :

La « Standard Oil » offrait de former, d'accord avec le

Gouvernement Hollandais une Compagnie qui aurait la moitié des terrains de Djambi, aux mêmes conditions que la « Royal Dutch ». Elle rappelait qu'aux Etats-Unis, les Hollandais avaient eu toute facilité, et comptait sur la réciprocité.

Cette communication inattendue jeta la perturbation dans le monde financier et politique des Pays-Bas. Un député demanda si la note de la Standard venait du Gouvernement américain. Le Président répondit qu'il n'en savait rien, mais qu'en tout cas cette note devait exprimer les sentiments de Washington. Un socialiste proposa l'exploitation totale par l'Etat : elle fut repoussée par 55 voix contre 24. Les libéraux, par peur de complications internationales, étaient opposés au projet du Gouvernement. Enfin la 2^e Chambre adopta ce projet par 49 voix contre 30.

Là-dessus arrive à La Haye une note énergique du Secrétaire d'Etat Hughes, — qui faillit jadis vaincre Wilson lors de sa réélection à la Présidence, et a aujourd'hui la place prépondérante dans le cabinet de M. Harding. — M. Hughes ordonnait à l'ambassadeur américain d'insister vivement auprès du Gouvernement Hollandais pour qu'il donnât dans les Indes Néerlandaises les mêmes facilités aux Sociétés américaines qu'aux autres Sociétés. Car, disait-il, les nationaux de tous les pays ont des droits égaux sur les ressources vitales et naturelles, et on ne peut en interdire l'accès à une nation particulière. « Nous ne cherchons pas à obtenir la préférence sur d'autres contrées, mais nous ne voulons pas que d'autres contrées obtiennent des avantages à notre détriment. En ce qui concerne le pétrole, la solution du problème, c'est de donner des droits égaux à toutes les Compagnies de toutes les nations ».

Le Gouvernement des Pays-Bas a fait parvenir à Washington sa réponse à la note américaine. Il y attire surtout l'attention sur le désintéressement marqué par les Américains au moment où la concurrence était libre, moment que la « Royal Dutch » a choisi pour faire une offre de beaucoup plus avantageuse que celles de ses rivales. En 1915, l'exploitation des gisements de la région de Sumatra fut conférée à l'Etat; mais en 1918, cette règle fut modifiée, et il fut décidé que l'exploitation pourrait avoir lieu directement par l'Etat, — ou par l'intermédiaire d'une Compagnie, — ou sous le régime de la Régie intéressée.

A ce moment, aucune protestation américaine n'est parvenue au Gouvernement Hollandais, et il n'en fut envoyé qu'après la signature du contrat entre la « Royal Dutch » et le Gouvernement.

Cependant, ajoute la note, il reste encore de nombreux champs pétrolifères de valeur dans les Indes Orientales, et le Gouvernement Hollandais serait disposé à octroyer des concessions au capital américain.

Cette affaire ne paraît nullement liquidée par le vote de la Seconde Chambre des Pays-Bas. La polémique continue entre Washington et La Haye. Le Gouvernement américain réclamait encore en Mai 1921 la publication de sa note du 19 Avril, que La Haye s'obstinait à tenir secrète. Et l'on reprochait énergiquement en Hollande au Ministre des Colonies d'avoir caché à la Chambre les éléments de la correspondance échangée avec les Etats-Unis. J'ai pu me procurer le texte de la lettre que lui adressa la Standard.

« Le développement des gisements pétrolifères est actuellement une question vitale pour tous les pays, et exige qu'une

attention croissante lui soit vouée par le Monde entier. Les colonies hollandaises ont le bonheur de posséder des gisements de pétrole extrêmement riches, en particulier ceux du territoire Djambi. La « Standard Oil », Société pétrolière américaine, à responsabilité limitée, demande à pouvoir participer au développement des mines de Djambi, sur lesquelles des décisions doivent être prises prochainement. En regard de la grande étendue des champs pétrolifères de Djambi, le Gouvernement Néerlandais ne considérera certainement pas dans l'intérêt de la population et du pays de les faire exploiter par une seule Compagnie.

La « Standard Oil » soumet à l'approbation du Gouvernement Néerlandais le projet de former une Compagnie hollandaise, selon les lois minières des Indes Néerlandaises, et d'après lequel une partie des champs de Djambi serait exploitée sur la base de la loi Djambi. Ce projet devrait être soumis à la deuxième Chambre des Etats Généraux. La « Standard » se déclare prête à fournir toutes les garanties nécessaires pour l'exploitation du territoire précité.

La « Standard » est convaincue que le Gouvernement Néerlandais admettra facilement que les Etats-Unis, qui sont et ont toujours été les plus gros producteurs de pétrole, pourront apporter aux intérêts hollandais autant de profit qu'ils l'ont fait pour leurs propres citoyens. Nous autres, Compagnies américaines, croyons donc avoir tous les droits de participer au développement des champs de pétrole de Djambi, et sommes assurés que cette participation servirait aussi bien les intérêts de la Hollande que ceux des Etats-Unis, et aiderait à resserrer les liens d'amitié qui existent entre les deux pays ».

L'opinion publique en Angleterre n'en est pas moins inquiète. « Depuis la guerre, déclare le « Times », la question du pétrole est devenue une question internationale au premier chef. L'Angleterre y prend un intérêt particulier : nul pays ne dépend davantage pour sa tranquillité de la puissance sur mer et dans l'air. Quand jusqu'à Trafalgar, l'essentiel était d'avoir de bons navires en chêne, elle veillait avec soin sur ses forêts... Elle ne peut en faire autant pour le pétrole, en possédant peu dans l'Empire ».

Les Etats-Unis veulent l'égalité de traitement. L'Angleterre nie la justice de cette revendication. « Vous produisez chez vous, leur dit Lord Curzon, 60 à 70 0/0 du pétrole que l'on consomme; au Mexique et ailleurs, vous contrôlez 12 0/0 de la production mondiale. Nous, nous n'en avons que 4 0/0 et dans des territoires très éloignés de chez nous ».

Les Etats-Unis répondent que d'ici 18 ans tout leur pétrole sera épuisé, et qu'ils n'arrivent même pas à satisfaire leur consommation intérieure. Les commandes de 1920 dépassent la production. « Erreur ! » répliquent les Anglais. » L'excès de la demande a fait hausser le prix du pétrole et, par réaction, cette demande a diminué. Vous avez même été forcés de baisser les prix. Le pétrole de Pensylvanie est à 3 \$ le baril depuis Décembre, au lieu de 6 \$ 10. Et si le Mexique se développe, l'oscillation du pendule en ce sens va continuer. Mais vous n'avez pas à craindre l'épuisement du pétrole américain. Lisez les rapports de vos experts. M. David White, qui fait partie de l'Inspection Géologique des Etats-Unis, a bien déclaré que la production du pétrole est à l'apogée, et que la diminution commence. M. Lane, ex-secrétaire de l'Intérieur, a même donné les statistiques de l'épuisement :

93 0/0.....	Lima Indiana;
70 0/0.....	Appalachian;
65 0/0.....	Colorado;
51 0/0.....	Illinois.

Mais M. White admet lui-même qu'il y a des quantités de terrains pétrolifères insuffisamment exploités ou même encore inconnus. Quant au pétrole du Mexique, qu'on prétend menacé par l'eau salée, il n'y a pas à s'inquiéter. L'exploitation est encore à ses débuts et réserve d'agréables surprises.

Lord Curzon, d'ailleurs, d'un geste dédaigneux, balaie toutes les statistiques. « On ne peut, dit-il, se fier à leur exactitude ». Mais ce geste n'a pas impressionné les Etats-Unis : ils sont résolus à obtenir satisfaction à tout prix !

CHAPITRE XV

LA RÉPLIQUE AMÉRICAINE

Déjà les Etats-Unis ont commencé à riposter, en poursuivant la réalisation fiévreuse d'un programme maritime qui vise d'une façon générale à enlever à l'Angleterre l'hégémonie des mers. Ils ont construit une flotte commerciale immense qui, au 30 juin 1920, représentait déjà plus de 28.000 navires. Et leurs chantiers sont en train de construire des dreadnoughts plus

puissants que ceux de l'Angleterre. Washington a promis de ne s'arrêter que le jour où sa marine de guerre serait la première du monde. Dans une vingtaine d'années, la Grande-Bretagne aura la suprématie pétrolifère, mais aura-t-elle encore la suprématie navale ? Les Etats-Unis peuvent, sans se gêner, consacrer des milliards à leur flotte, mais l'Angleterre, qui a le plus souffert de la guerre, et dont le budget — si l'on en croit ses hommes d'Etat — s'équilibre avec peine, ne le pourrait plus. Le peuple britannique est actuellement si pressuré d'impôts qu'il serait impossible de lui faire rendre davantage.

Si l'Angleterre n'a plus alors la maîtrise des mers, à quoi lui serviront, en cas de guerre, les immenses gisements dont elle s'est assuré la possession dans l'Amérique Centrale, au Mexique, et des deux côtés de l'Amérique du Sud ? A quoi servira tout le travail de la « British Controlled Oilfields » ?

Et même si l'Angleterre possède encore la suprématie navale *dans les mêmes proportions qu'en 1914*, il suffira à l'Amérique d'avoir *une flotte égale à ce qu'était la flotte allemande* pour lui fermer l'accès de la Mer des Caraïbes : jamais la flotte britannique n'osera s'y risquer. Elle fera comme de 1914 à 1919 !

Or, si la flotte américaine est « à même de fermer les accès de ses rivages et du golfe du Mexique, ses adversaires pourront avoir, dans leurs grandes bases navales, les plus puissants cuirassés, et dans leurs parcs les plus imposantes réserves de camions et d'avions, *toutes ces forces, en l'état actuel de la production pétrolifère, risqueront de se trouver paralysées, faute d'un approvisionnement suffisant* » (1).

(1) Les grands Programmes nationaux. — *Le Producteur*, Janvier 1921.

Mais les Etats-Unis ne se contentent pas de vouloir enlever à l'Angleterre la suprématie navale. Dès maintenant, s'ils n'obtiennent pas satisfaction en Palestine, en Mésopotamie et à Djambi, ils menacent d'user sur leur territoire de représailles contre la « Royal Dutch-Shell » et les Sociétés anglaises. Les Américains ont été d'autant plus furieux de voir arrêter leurs prospecteurs en Palestine qu'ils y avaient obtenu du Gouvernement Turc, avant la guerre, le droit de forage. Toute la vallée de Yarmak, les environs de Bethléem (Vebi Musa), le sud de la Mer Morte et l'est du Jourdain, devaient être prospectés par la « Standard ». Aussi, le Gouvernement Fédéral s'est-il fait autoriser au début de 1920, par le « General Leasing Act » à exiger, de toute Société pétrolière opérant aux Etats-Unis, qu'elle ne compte parmi ses actionnaires que des citoyens américains. Une décision judiciaire vient déjà d'être prise, refusant aux sujets anglais le droit d'être actionnaires dans une Société américaine de cette nature. Si les Gouvernements Alliés ne font pas de concessions en ce qui concerne les terrains pétrolifères de Mésopotamie, et le Gouvernement Hollandais, pour Djambi, on craint fort que les Sociétés américaines du groupe « Dutch-Shell » ne soient régulièrement évincées de leurs possessions. Le Président de la « Standard » a, d'ailleurs, indiqué récemment qu'il en serait ainsi. Daniels, Ministre de la Marine, voudrait, en outre, faire voter par le Congrès un bill autorisant le Président à mettre l'embargo sur l'exportation du pétrole. La « Royal Dutch-Shell », qui tire maintenant 43 0/0 de sa production des Etats-Unis, ne pourrait ainsi la transporter en Angleterre. Mais il est, à ce sujet, en conflit avec le nouveau Ministre de l'Intérieur, Payne, qui trouve que le bill de l'été dernier suffit pour protéger les Etats-Unis. Ce bill interdit la

location de puits à une corporation d'actionnaires étrangers; à moins que ceux-ci ne soient d'un pays qui « accorde la réciprocité »; encore faut-il que la corporation ait une majorité d'actionnaires étrangers !

Le système de réciprocité vient d'être inauguré par le président Harding : les Gouvernements qui permettront la libre concurrence aux Sociétés américaines seront traités de même. Or, trois pays sont plus spécialement considérés comme s'y refusant : l'Angleterre, la Hollande, la France.

Les permissions sollicitées par la « Royal Dutch » lui seront donc probablement refusées, tandis que celles demandées par les Sociétés canadiennes, comme la « Midland Oil », auront bien plus de chances d'être agréées : il suffira que leurs actionnaires anglais deviennent canadiens. Car le Canada a toujours laissé à la « Standard Oil » une très grande liberté sur son territoire. Il a même refusé, en Avril 1919, l'association d'intérêts que lui proposait la « Shell », de peur de blesser Washington. Et si jamais une guerre éclatait entre l'Angleterre et les Etats-Unis, il est à peu près sûr qu'il proclamerait son indépendance et sortirait de l'Empire Britannique.

Le « Leasing Act » pourra devenir une arme dangereuse entre les mains de la Standard, qui en profitera peut-être pour forcer la main à la « Dutch-Shell », qui a plusieurs fois refusé de coopérer avec elle. Beaucoup de Compagnies Californiennes, filiales de la « Shell », ont déjà été sommées de prouver que leurs actionnaires sont réellement des sujets américains, conformément aux lois du Congrès.

Ainsi commencent à se réaliser les menaces prononcées par Walter Teagle, à la réunion de l'« American Petroleum Institute », en 1920 : « Si les Gouvernements étrangers insistent

pour poursuivre leur politique de nationaliser les terrains pétrolifères — *s'ils persistent à garder les dépôts de pétrole pour leur propre bénéfice dans l'avenir, tout en demandant aux Etats-Unis de satisfaire leurs besoins présents* — alors, il n'y a pas d'autre alternative pour nous que de constater l'attitude des Gouvernements étrangers, et par mesure d'auto-protection, d'examiner les moyens de conserver notre pétrole pour nos besoins à nous. Etant donné leur position dans le commerce mondial, et les armes économiques ou financières qu'ils ont sous la main, les Etats-Unis forceraient assurément les autres pays à une nouvelle distribution des terrains pétrolifères, de façon à obtenir une part des territoires que ces pays voulaient garder pour eux ».

L'Angleterre, fait remarquer le sénateur Phélan, tient la moitié du pétrole mondial et n'en produit que le quart, tandis que les Etats-Unis, possesseurs d'un sixième, en produisent les trois quarts. Dans les conflits possibles de demain, elle tient non seulement à mettre, par le pétrole, toutes les chances de succès de son côté, mais encore à enlever à ses rivaux éventuels, fussent-ils ses amis d'aujourd'hui, ces mêmes chances de triomphe. Elle agit délibérément pour diminuer les ressources de l'Amérique, qui, du train dont vont les choses, seront épuisées d'ici dix-huit ans.

Aussi l'ancien secrétaire d'Etat de l'Intérieur, M. Franklin Lane, se demandait avec inquiétude, il y a déjà plus d'un an, si l'Angleterre n'agissait pas ainsi *pour arrêter l'essor naval des Etats-Unis.* « Or, de tels procédés conduisent-ils à la paix ou à la guerre ? Est-il admissible que l'Angleterre — non point les capitalistes britanniques, mais l'Etat ou le Gouvernement de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire une entité po-

litique — s'empare d'un marché de cette importance et en écarte le reste du monde ? Ne voit-on pas que si, non plus les nationaux, mais les Etats eux-mêmes, représentés par les Gouvernements, se mêlent à la concurrence économique, et se transforment en maisons de commerce ou en firmes industrielles, il n'y a plus à espérer aucun apaisement des conflits qui renaîtront sans cesse de la rivalité commerciale ».

QUATRIÈME PARTIE

Position de la France

CHAPITRE XVI

LE CARTEL DES DIX

Dans cette lutte aiguë que se livrent l'Angleterre et les Etats-Unis pour la Domination Pétrolifère Mondiale, quelle est la position de la France? Si la France ne possède encore que très peu de pétrole, quoique on en ait découvert dans diverses parties de son Empire Colonial et que celui de l'Alsace lui ait fait retour, elle est, par son importance politique, un « second » qui peut décider de la Victoire. D'où les efforts faits par les deux grandes Nations anglo-saxonnes pour se l'attacher.

Depuis 1870, le commerce du pétrole n'est plus libre en France. Il est aux mains de dix grandes maisons qui, à l'abri des barrières douanières établies par l'Assemblée de Versailles aussitôt après la Commune, ont formé un Cartel jouissant d'un véritable monopole et se partageant les différentes régions de la France : Ces dix maisons ne se font pas concurrence : elles fixent ensemble leurs prix et se répartissent les quantités à écouler. Il eut été impossible à une onzième de s'établir en France sans leur consentement. Le premier Cartel, celui de 1885, ne comprenait que trois membres : autour d'eux vinrent s'agglomérer, en 1893, les autres Raffineries existantes. Ainsi fut formé le Cartel des Dix :

Fenaille et Despeaux;
Desmarais frères;
Fils de A. Deutsch;
Compagnie Industrielle des Pétroles;
Raffinerie du Midi;
Société Lille-Bonnières-Colombes (L. B. C.);
Paix et Compagnie;
Lesieur et fils;
Compagnie Générale des Pétroles;
Raffinerie de pétrole du Nord.

Telles étaient les dix maisons qui, à l'abri du tarif douanier, ridiculement élevé, établi le 8 Juillet 1871, avaient monopolisé à leur profit la vente du pétrole introduit par la « Standard », alors toute puissante. Réunissant un capital ne dépassant pas 100 millions, *elles faisaient à elles dix un bénéfice de 50 millions par an* (1). *Aussi la France payait-elle le pétrole*

(1) Henry Bérenger : *Le Pétrole et la France*, p. 280.

plus cher que n'importe quel autre pays d'Europe! Protégé par le tarif douanier, le Cartel ne fit aucun effort : nous n'avions que 400 wagons-citernes, 54 entrepôts de vrac, 17 raffineries; jamais l'industrie de la raffinerie n'a employé chez nous plus de 300 à 400 ouvriers, sur lesquels un peu plus d'un tiers seulement étaient des spécialistes (1). Notre flotte pétrolifère ne comprenait, en 1914, que 14 petits bateaux de 3.000 à 6.000 tonnes, dont 3 seulement naviguaient sous pavillon français. Les autres étaient sous pavillon anglais, « afin de bénéficier d'un régime de navigation moins onéreux ». Ce fut une véritable humiliation pour la France lorsqu'elle dut, au début de la guerre, prier la Grande-Bretagne de bien vouloir les lui rendre : l'Angleterre les avait réquisitionnés; si elle n'avait pas été notre alliée, la France se fût trouvée dès le premier jour désarmée! Huit de ces bateaux ont été coulés pendant la guerre et, lorsqu'on pria le Cartel d'en construire de nouveaux, il refusa « pour ne pas porter ombrage » aux grands trusts. Sauf Charles Paix, qui fit un essai malheureux au sud du Ché-liff en Algérie, aucun de nos « Pétroliers » ne tenta de découvrir du pétrole en France ou dans notre Empire Colonial, et de doter son pays d'une véritable exploitation pétrolifère indépendante. Ils préféraient de beaucoup, avec l'aide de la « Standard », percevoir de gros bénéfices sans courir aucun risque. Un mot de M. Deutsch de la Meurthe est à ce sujet resté célèbre : « Le plus gros malheur qui pourrait nous arriver serait de découvrir des gisements de pétrole ». Comme l'a fait remarquer M. Barthe dans le réquisitoire touffu qu'il dirigea contre eux :

Nos Pétroliers n'ont été ni des *producteurs* ni des *transpor-*

(1) Le Page : *L'Impérialisme du Pétrole*.

teurs de pétrole, et ils n'ont même pas continué à être des *raffineurs*. Car, depuis la loi de 1893, qui abaissa les droits d'entrée de 20 fr. à 9 fr. par quintal pour le pétrole brut, et de 32 fr. à 13 fr. 50 pour le raffiné, — réduisant l'écart inouï de 120 francs par tonne qu'il y avait entre les deux, — le Cartel des Dix s'est entendu avec la « Standard Oil » pour introduire en France des raffinés américains salis de 7 à 8 0/0 de résidus *qu'il faisait passer pour bruts*, frustrant le fisc de droits considérables et réalisant ainsi des gains énormes. L'entente avec la « Standard » se transforma vers 1904 en une *dépendance étroite* : les Dix ne furent plus en France que les représentants de Rockefeller, *ses importateurs de pétrole* : la « Standard » *détermina la quantité qui serait vendue par chacun d'eux, et elle leur fit signer l'engagement d'appliquer les prix de vente qu'elle leur fixerait au début de chaque semaine*. Dans les anciennes raffineries de Rouen, Paris, Bordeaux, etc., les agents de la « Standard » se livrèrent à une simple opération de distillation, véritable fiction de raffinage, bien connue sous le nom de « *crackingnage* » : ils introduisaient un mélange d'essence minérale et d'huile de pétrole manufacturées en Amérique, mélange qu'il suffit de chauffer un peu pour séparer les parties volatiles (essences de pétrole) des parties lourdes (huiles de pétrole). Cette fiction a toujours été admise par les fonctionnaires de l'Etat : elle a permis d'introduire comme pétrole brut, ne payant que le minimum de droits, de véritables raffinés. Des millions furent ainsi perdus par l'Etat au profit de quelques privilégiés.

Plus tard, le Cartel ayant fait un arrangement avec « André et Cie », qui s'engageait à ne livrer d'huile russe qu'à lui, la « Standard » voulut qu'on le soumit à sa ratification, et

mit comme condition à cette dernière qu'André ne livrerait que dans les proportions déterminées par elle.

C'est ainsi que la « Standard » domina en France jusqu'à la guerre, fixant ses prix et éliminant les autres importateurs. Mais, malgré l'abaissement des tarifs douaniers en 1893, ils restèrent si élevés que, dans sa séance du 15 Mai 1913, le Conseil Supérieur de la Navigation Maritime se plaignait des « difficultés que l'on a à se procurer en France du pétrole à des conditions acceptables ». Le mazout, dont le prix est très bas, ne pouvait pas entrer dans notre pays à cause des 9 fr. de droits dont le législateur l'avait frappé, sans discriminer, entre les divers espèces de pétrole brut d'une valeur plus ou moins élevée. *Le monde en 1918 en consommait 30 millions de tonnes, la France pas un quintal. Obligée de travailler au charbon qui coûte très cher, l'industrie française était handicapée.* Et sa marine était très en retard sur les autres nations au point de vue de l'emploi du moteur Diesel. Très peu de ses unités marchaient au pétrole. « Ce qui arrête absolument les armateurs », écrivait le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, dans une lettre qu'il adressa le 2 Juin 1913 au Ministre du Commerce, « est le prix exagéré auquel les exigences fiscales font monter le combustible liquide ». Le 21 Juillet, M. Charles Roux, le Président du Comité Central des Armateurs, fit une démarche pour obtenir l'abaissement de ces tarifs. Elle resta sans résultats jusqu'en 1919, date à laquelle M. Clémenceau fit voter par la Chambre la loi du 7 Août, qui abaissait les droits d'entrée sur le mazout de 9 fr. à 0 fr. 40. Enfin tombait la barrière douanière prohibitive. La taxe acquittée par le charbon étant alors de 1 fr. 10 la tonne, *une tonne de combustible liquide acquittait des droits*

119 fois plus élevés (90 à 120 fr.). Cette taxe au point de vue fiscal ne rapportait rien au Trésor : *son taux élevé empêchait toute importation*. Et la France lui devait de s'être laissée distancer par tous ses rivaux.

CHAPITRE XVII

LE CONSORTIUM PÉTROLIER

Au début de la guerre, l'Etat Français ne possédait aucune réserve d'essence ni de pétrole : nouvel exemple du manque de préparation si souvent constaté !

Les « Raffineries » disposaient d'un stock s'élevant à la fin de Juillet 1914, d'après les statistiques douanières, à :

408.200 quintaux de pétrole brut;
433.560 quintaux de pétrole raffiné;
342.090 quintaux d'essence.

Pour faire face aux premiers besoins, on les réquisitionna. Mais, dès le mois de Septembre, on substitua à ce régime celui de contrats signés avec les « Dix ». Le Cartel s'engagea à faire face aux besoins de la France; il se chargea des achats à l'étranger : l'Etat était ainsi un simple client bénéficiant d'un droit de priorité sur les autres.

La consommation était alors peu importante. Au moment de la première bataille de la Marne, nous avions 22 escadrilles de six avions (= 132) à moteur de 80 ou 100 chevaux;

110 camions automobiles et 50 tracteurs (= 160).

Les Allemands en avaient 70.000 ! (1).

Lors de la bataille de Champagne, nous avions 4.000 avions et 8.500 auto-camions : cela nous contraignit à faire passer nos réserves de pétrole de 22.000 à 40.000 tonnes. Mais, dès Avril 1916, commença la crise de l'approvisionnement. Les paiements à l'étranger étaient supérieurs aux possibilités du Cartel, qui, venant de verser un acompte de cent millions sur les achats effectués par l'Etat, ne pouvait avancer davantage. La crise alla s'aggravant pour atteindre après l'entrée en guerre des Etats-Unis, en Novembre 1917, son point culminant. Notre ancienne petite flotte pétrolifère apparut vite aussi insuffisante que la dimension des bassins aménagés dans nos ports pour des bateaux-citernes de 4 à 5.000 tonnes, alors que les tank-steamers américains avaient de 10 à 15.000 tonnes. Le 5 Décembre 1917, le Cartel des Dix dut avouer son impuissance et s'en remettre à l'Etat d'une tâche qui le dépassait : nos stocks étaient menacés de tomber à néant au 1^{er} Mars 1918. Il fallut « opérer un redressement que l'Histoire enregistra comme un des plus solides coups de reins de l'Entente à l'heure décisive, et qui a eu pour résultat — grâce à la pression que le président Wilson exerça sur la « Standard », en notre faveur — « de doubler le chiffre de nos importations de pétrole et d'essence ». (Rapport

(1) Rapport déposé sur le bureau de la Chambre par le duc de la Trémoille le 20 Mars 1919.

adressé à M. Clémentel, Ministre du Commerce, en Avril 1918). M. Wilson, dès qu'il eût reçu l'appel émouvant de Clémenceau, réunit dans son cabinet Bedford et W. Teagle, et exigea qu'un certain nombre de leurs navires fussent déroutés et dirigés vers la France. Huit jours plus tard, trois magnifiques tank-steamers entraient dans un de nos ports, apportant 30.000 tonnes d'essence. Et, depuis ce moment, grâce à un nouveau système de rotation des navires (on obtint un voyage de plus par an, par bateau : cela nous fit gagner 160.000 tonnes), la France put recevoir un apport annuel qui, à la fin, dépassa même un million de tonnes. Sa consommation ne cessait de s'accroître : les besoins du front s'élevèrent, à certains moments, à 1.800 tonnes *par jour*. Nous avons consommé :

1914 (premier semestre : paix) =	200.000 t.	
1914 (deux. semestre : guerre) =	276.000 t.	476.000 t.
1915 =	457.000 tonnes.	
1916 =	640.000	—
1917 =	610.000	—
1918 =	1.000.000	—

87 $\frac{1}{2}$ 0/0 de ce pétrole fut fourni par le Continent Américain : Etats-Unis, Mexique, Trinité, Amérique du Sud, etc.; 12 $\frac{1}{2}$ 0/0 seulement par l'Ancien Continent. C'est ce qui explique pourquoi, en cas de nouvelle guerre, il serait impossible à quelque puissance que ce fût d'être victorieuse si l'on arrivait à barrer à ses tank-steamers l'accès du Nouveau Monde.

Rien que pendant le mois d'Octobre 1918, la consommation des armées alliées a été :

Pour les Français, de 39.000 tonnes;

Pour les Américains, de 20.000 tonnes;

Pour les Anglais, de 32.000 tonnes.

La « Shell » arrivait à peine à suffire au ravitaillement des armées britanniques. Sans le concours de la « Royal Dutch » et de la « Standard Oil », « *nous aurions dû cesser les hostilités, à notre désavantage, au cinquième mois de la guerre.* »

Depuis le moment où le Cartel des Dix dut avouer son impuissance, au milieu d'une crise qui faillit nous faire perdre la guerre, il s'était borné à conditionner les produits achetés et entreposés par l'Etat. Son rôle était devenu singulièrement secondaire, quand le Ministre du Commerce le transforma en consortium.

Le consortium pétrolier est né des nécessités de la guerre, comme le consortium des cotons, le consortium des huiles. Au milieu de ces grands conflits, des Associations économiques puissantes, sous le contrôle de l'Etat, peuvent seules permettre aux industries et aux commerces nationaux, de ne pas périr faute de moyens et de faire face aux besoins énormes révélés par la lutte. Au moment où la République, par crainte de l'étranger, prit la forme d'une monarchie absolue, nous inaugurâmes, sous les dehors d'un socialisme d'Etat protecteur, un système d'exploitation intense des forces économiques du pays, de ses produits monopolisés, accaparés, réquisitionnés. Le Gouvernement fut en fait réduit à une Société de consortiums, qui, chacun dans sa sphère, était unique acheteur et répartiteur des richesses. Il y eut le Comité des forges, celui de la métallurgie; il y eut aussi celui des pétroles.

(1) Déclaration faite par M. Henry Bérenger à la tribune du Sénat le 2 Juin 1920.

En face des difficultés d'importation, de main-d'œuvre, de matières premières, de fret et de change, la liberté pure et simple du négociant ou de l'industriel isolé n'est plus qu'un vain mot, parfois même une apparence dangereuse.

Le régime du consortium a été réclamé par le Gouvernement des Etats-Unis : ayant créé des organes de centralisation pour ses exportations, il désirait que ces organes se trouvassent en face, non de commerçants dispersés, mais des Etats alliés eux-mêmes. Les grands accords interalliés passés à Londres et à Paris, en Novembre 1916 et Décembre 1917, ont, sur l'initiative de M. Clémentel, consacré le principe de ces Syndicats industriels et commerciaux responsables financièrement devant l'Etat devenu acheteur direct. L'Etat français ne tenait d'ailleurs pas à voir les bénéfices inouis qui allaient résulter du doublement de nos importations en pétrole — nous importâmes pour un milliard par an — tomber entre les mains du Cartel des Dix. Il lui imposa donc le 29 Mars 1918, après trois mois d'études et de mise au point, un curieux contrat :

Se réservant le monopole d'achat et d'importation des pétroles, l'Etat les revendait à un organe spécial (le consortium) constitué sous forme de Société anonyme, au capital de trente millions, dont moitié immédiatement versée. Cette Société prenait livraison de la marchandise, remboursait à l'Etat le prix d'achat, le fret et les assurances — réglait elle-même les frais de déchargement, d'entrepôt, et revendait le pétrole aux dix membres du Cartel à des prix déterminés pour chaque espèce, par les Ministres du Commerce et du Ravitaillement. *Le commerce de distribution à l'intérieur du pays restait libre.*

Chacun des Dix souscrivit à la formation de ce capital dans les proportions suivantes :

	Part de souscription actions de 1.000 fr.	Capital social	50 % à verser à la constitution	Pourcen- tage
Fenaille et Despeaux.....	4.725	4.725.000	2.362.500	15.75
Desmarais frères.....	4.725	4.725.000	2.362.500	15.75
Fils de A. Deutsch.....	4.725	4.725.000	2.362.500	15.75
C ^{ie} Industrielle des Pétroles..	3.861	3.861.000	1.930.500	12.87
Raffinerie du Midi	3.504	3.504.000	1.752.000	11.68
Société L. B. C.....	2.526	2.526.000	1.263.000	8.42
Paix et Compagnie.....	2.238	2.238.000	1.119.000	7.46
Lesieur et fils.....	1.284	1.284.000	642.000	4.28
C ^{ie} Général des Pétroles.....	1.428	1.428.000	714.000	4.76
Raffinerie de pétrole du Nord.	984	984.000	492.000	3.20
	30.000	30.000.000	15.000.000	

Le consortium étant constitué dans un but d'intérêt général, ils s'engagèrent à ne toucher qu'un intérêt de 6 0/0 des sommes qu'ils avaient versé. Tous les bénéfices devaient aller à l'Etat; ils furent assez élevés, puisqu'au 1^{er} Juillet 1919, ils s'élevaient à 67 millions.

Cette organisation constituait un premier monopole d'importation par l'Etat, géré financièrement par le Consortium pour la réception et la mise en entrepôts des produits, ainsi que pour la vente aux raffineurs. Dans le régime antérieur à celui du consortium, les Dix encaissaient à leur profit le bénéfice supplémentaire provenant des achats et des frets : il fut retenu par le consortium au profit de la communauté.

Jamais les pétroliers ne pardonnèrent à l'Etat de s'être mêlé de leurs affaires. « Bien que dans cette œuvre l'Etat ait laissé au Cartel, ainsi que le déclarait M. Henry Bérenger,

une large part de gestion et de bénéfices — plus de 100 millions — ceux-ci n'ont jamais consenti de bonne grâce à l'entrée du Gouvernement de leur pays dans les affaires de pétrole. Jamais ils n'ont franchement accepté le principe d'une collaboration avec les Pouvoirs Publics ». En Août 1918, au moment des suprêmes offensives du maréchal Foch, une crise grave naquit de l'extraordinaire particularisme des pétroliers » : pour ne pas perdre un bénéfice supplémentaire de 0 fr. 15 par litre, ils refusèrent de banaliser leurs bidons, ainsi que le leur demandait notre haut Commandement. « Les rapports établis à cette époque par le G. Q. G. et par l'Inspection du Contrôle du Ravitaillement sont très catégoriques. La résistance des intérêts privés devint telle que le Gouvernement décida de créer le 21 Août 1918, au plus fort de la grande Bataille de Libération du territoire, un Commissaire général aux essences, avec pleins pouvoirs exécutifs pour subordonner rigoureusement tout le commerce privé du pétrole aux exigences du salut public ».

M. André Tardieu, notre haut commissaire à Washington, fut aussi parfois fort gêné dans ses négociations par les « Dix ». Dès la fin de 1917, il signa des marchés directs de pétrole avec la « Standard Oil », l'« Atlantic Refining » et la « Texas Oil », à cause des difficultés que lui suscitaient les rivalités et les manœuvres qu'il dénonça dans ses câbles. Tandis que le Gouvernement français réclamait des tanks à 100 shillings, les pétroliers les négociaient à 150. Leurs interventions maladroitement et inopportunes fournirent dans maints cas à la « Standard Oil » un instrument de pression (1).

(1) Affaires de l'« Archhold », du « Goldshell » et du « Muskogee ». Réponse d'André Tardieu aux pétroliers le sommant de préciser quand et à quels propos, il avait eu à signaler des procédés gênants pour sa mission.

Les pétroliers se vengèrent de la collaboration avec l'Etat qui leur fût

CHAPITRE XVIII

COMMENT L'ANGLETERRE A RÉUSSI A LIER A ELLE LA FRANCE DANS SA LUTTE CONTRE LES ETATS-UNIS

I. — Action de la « Royal Dutch » et de l' « Anglo-Persian »

Dès le lendemain de l'Armistice, le 21 Novembre 1918, Lord Curzon réunit, en un grand banquet, tous les membres de la Conférence Interalliée du pétrole et y prononça la parole fameuse : « Les Alliés ont été portés à la victoire sur des flots de pétrole ». M. Henry Bérenger, notre commissaire aux essences, proposa de maintenir les grands organismes inter-alliés de répartition du pétrole, du blé, du charbon, etc. La « Standard Oil » refusa. Sir John Cadman, Sir Marcus Samuel et Lord Curzon n'étaient d'ailleurs pas fâchés de pouvoir reprendre leur liberté; ils n'eurent plus qu'une idée : pour-

imposée par une âpre critique du Régime du Consortium (Revue Politique et Parlementaire) :

Comptabilité mal tenue;

Bénéfices provenant de ce que l'Etat a majoré arbitrairement ses frais;

Navires arrivant dans des ports où ils n'étaient pas attendus, et sans connaissance (d'où aucun moyen de contrôle) etc...

Il en est toujours ainsi partout où passe la bureaucratie française!

suivre l'achèvement du vaste plan d'accaparement des gisements pétrolifères, mené depuis dix ans par eux dans tous les pays du monde avec une tenacité admirable.

La France, à cause des énormes dommages qu'elle avait subis pendant la guerre, allait avoir des droits importants à faire valoir sur les concessions qu'avait l'Allemagne en Galicie, en Roumanie et en Turquie. Il s'agissait de faire passer habilement cette part française du butin sous le contrôle britannique, et surtout d'en écarter le rival américain. Pour atteindre ce but, ainsi que l'a fait remarquer M. Delaisi, la tâche était assez complexe; il fallait :

1° Négocier directement avec le quai d'Orsay, pour lui faire admettre le principe d'une *Association exclusive* entre Anglais et Français, pour l'exploitation de nos concessions dans le monde entier;

2° Constituer des Sociétés franço-anglaises pour exécuter cet accord;

3° Etablir en France un monopole d'Etat, qui, lié par les conventions diplomatiques, serait tenu d'écarter le concurrent américain.

Le 21 Janvier 1919, quoique la guerre fut finie, le Commissariat aux essences vit son mandat prolongé pour une durée de six mois. L'Etat conservait le monopole des achats de pétrole, avec le régime du consortium. Cela empêchait nos pétroliers de se lier de nouveau, comme avant la guerre, avec la « Standard Oil ».

Puis le 30 Janvier, M. Clémenceau fit attribuer à M. Henry Bérenger des pouvoirs diplomatiques. Il envoya aussitôt des missions d'enquête dans tous les pays où la France pouvait avoir des intérêts pétrolifères, à Londres, à Varsovie, Bucar-

rest, Constantinople, Bakou, en Mésopotamie. M. Béranger fut tout à cette grande œuvre : créer une Société interalliée où l'Etat français, apportant les participations allemandes qu'il se ferait céder à la paix, entrerait en association avec l'Angleterre et la « Royal Dutch ». Dès le 7 Mars, il signait avec les Ministres anglais l'accord Walter Long-Béranger, établissant les grandes lignes d'une politique pétrolifère commune en Mésopotamie, en Roumanie, et éventuellement en Galicie et en Russie. Ce fut la première ébauche de la Convention de San-Remo. Il ne restait plus qu'à en préparer la réalisation.

Dix-huit jours après, sans perdre de temps, la « Royal Dutch » offrit de « coopérer aux plans du Gouvernement français en ce qui concerne la gérance et l'exploitation des divers intérêts pétrolifères qui pourront être réservés à la France à la suite du Traité de Paix ». Elle proposait, en outre, de mettre à notre disposition « toute son organisation mondiale, technique, industrielle, commerciale et financière, non seulement dans les pays visés ci-dessus, mais encore *dans tous les autres pays* » où nous pourrions avoir besoin de son concours. Et elle offrait de *ravitainer la France par priorité*, en temps de paix comme en temps de guerre — engagement qu'elle a d'ailleurs depuis fort mal tenu.

M. Clemenceau lui fit le meilleur accueil. Afin de ne pas effaroucher le Parlement et l'opinion publique, qui depuis quelque temps, parlaient de plus en plus d'une « Politique nationale du pétrole », la « Royal Dutch » s'allia avec l'une de nos plus grandes banques d'affaires, l'« Union Parisienne », pour constituer en participation avec elle des Sociétés dont la nationalité, sinon les capitaux, serait française.

C'est ainsi que furent créées en Juillet 1919, la « Société pour l'Exploitation des Pétroles », au capital de 20 millions, et en Août la « Société Maritime des Pétroles », au capital de 10 millions. Dans la première de ces Sociétés, 5 administrateurs sur 9 sont des noms célèbres de la « Royal Dutch » : Deterding — Gulbenkian, le « Talleyrand du Pétrole » — Colijn, qui faillit à un moment succéder à Deterding et a été Ministre de la Guerre des Pays-Bas — Cohen — Jonckheer Hugo. La France n'a qu'une minorité dans le Conseil de cette Société « française », car la voix de M. Deutsch de la Meurthe, qui réussit à faire passer le Cartel des Dix du parti de la Standard à celui de la Dutch, est toute acquise aux directives de Londres et La Haye. La « Royal Dutch » a, en outre, souscrit 60 0/0 du capital de la « Société pour l'Exploitation des Pétroles ». Si le Gouvernement français lui concède la part qui nous revient dans les pétroles de Mésopotamie, les six dixièmes de cette part reviendraient à la « Royal Dutch », et la part du groupe anglo-hollandais serait en réalité, non de 75 0/0, *mais de 90 0/0 du total*. L'Angleterre nous aura ainsi repris d'une main ce qu'elle nous accorda si peu volontiers de l'autre. Dans la « Société Maritime des Pétroles », la disproportion est encore plus grande : sur 7 administrateurs, 2 seulement sont français et ont joué un très grand rôle dans la politique de la France ces dernières années. C'est à eux surtout, et à l'habileté de Gulbenkian, le « Talleyrand du Pétrole », qui manœuvra d'une façon supérieure, que la « Royal Dutch » dut son triomphe auprès des sphères officielles françaises (1).

Mais le Gouvernement Anglais ne s'est pas contenté de ces deux Sociétés créées par la « Royal Dutch » — la seconde est

(1) Ces faits sont encore trop récents et trop brûlants d'actualité pour qu'il me soit permis d'y faire plus largement allusion.

si peu française que sur les 20.000 actions de son capital, 19.600 appartiennent au trust anglo-hollandais, et 400 seulement ont été souscrites par les deux membres français de son Conseil. — Il a, malgré l'opposition du Parlement Britannique, chargé l'« Anglo-Persian » de créer une Société beaucoup plus importante que ces deux réunies, une Société au capital de 100 millions : la « Société Générale des Huiles de Pétrole ». Cette Anglo-Persian franco-anglaise a été fondée par une des personnalités financières les plus puissantes de l'Europe Occidentale, Méditerranéenne et Orientale (1), à qui la Grande Bretagne doit la politique qu'elle suit contre l'Empire Ottoman (2). Grâce à l'entremise de Sir Basil, Zaharoff, qui est intéressé à la fois à la « Société Navale de l'Ouest », à la Banque de la Seine, et détient 70 0/0 du capital de la maison Vickers, cette firme anglaise s'est engagée à construire d'urgence, et par préférence sur les autres trusts, la totalité des navires pétroliers de 10.000 tonnes en moyenne, destinés à assurer à la nouvelle Société « française » le monopole de nos transports de pétrole. La France dépendra en grande partie, pour ses approvisionnements futurs, de cette Anglo-Persian franco-anglaise : toutes ses côtes seront couvertes de ses dépôts, ainsi que ses possessions africaines. La « Société Générale des Huiles de Pétrole » édifiera de vastes réservoirs à Dunkerque, au Havre, à Rouen, Saint-Nazaire, La Palice, Bordeaux, Marseille, Bizerte, Alger, Oran, Casablanca, Dakar.

Comme les Etats-Unis auront encore très probablement, pendant une dizaine d'années, l'avantage en ce qui concerne la fourniture du pétrole — car il est peu probable qu'ils arrivent

(1) Accord signé à Londres le 27 Octobre 1920. — Cf. Chapitres XI : « Une Société étatiste, l'Anglo-Persian ».

(2) Politique dite de « l'Empire auxiliaire grec ».

à épuiser leurs réserves d'ici 1927, comme le prétend le « Smithsonian Institute » — la nouvelle entreprise se propose d'avoir immédiatement la maîtrise des bateaux-citernes.

Tout étant ainsi préparé dans les Banques et les Chancelleries, il ne restait plus qu'à éliminer la « Standard Oil » du marché français et à rendre durable le monopole des achats et importations de pétrole accordé provisoirement au Commissariat aux essences. Le 6 Mai 1919, M. Henry Bérenger annonça à la Chambre les bénéfices que nous laissait le régime du Consortium — bénéfices versés non au Trésor, mais à un compte spécial pour le développement de l'industrie pétrolifère — et le 17 Juin, M. Klotz déposait un projet de loi rendant définitif ce monopole. La « Standard » qui, depuis l'armistice, attendait avec impatience le moment où renaîtrait en France la liberté commerciale, ne se fit plus aucune illusion sur la volonté de l'éliminer qui animait le Commissariat. Quoiqu'elle eut repris dès la fin des hostilités sa liberté, la « Standard » n'en avait pas moins continué ses fournitures de pétrole à la France, et sachant notre Trésorerie mal à l'aise, elle acceptait en paiement des Bons au Trésor 5 0/0. Résolue à se défendre, elle déclara qu'elle ne continuerait ses crédits « que si le Gouvernement français abandonnait son projet de monopole, qu'elle considérerait comme visant son éviction ».

M. Bérenger déclara qu'une telle menace était une atteinte à la dignité de la France, et le 22 Novembre, M. Klotz, indigné, ordonna à la Mission Française en Amérique de cesser immédiatement toute affaire avec la « Standard Oil ».

Notre Commissaire aux essences, en rompant ainsi, avait pris ses précautions pour ne pas être pris au dépourvu. Trois jours après la rupture avec la « Standard », le 25 Novembre, il obtenait de la Royal Dutch un crédit de deux millions de

livres, bientôt porté, le 5 Janvier 1920, à cinq millions. La « Standard Oil » était évincée, et le grand trust anglo-néerlandais établi au cœur de la place, grâce à ce contrat à longue échéance.

Mais il faillit, peu après la chute du Cabinet Clémenceau, voir annihiler ce succès. A la place d'Henry Bérenger, on n'avait pas nommé de nouveau Commissaire : un haut fonctionnaire, Conseiller référendaire à la Cour des Comptes, reçut le titre de Directeur général. La politique du pétrole, alors qu'il nous eût fallu, comme en Angleterre, un véritable Ministère du pétrole, fut rapetissée au niveau des affaires courantes.

Pendant tout ce long mois de Février à Mars 1920, les anciens cadres du Commissariat aux essences étaient restés sans directives, et s'étaient contentés des « expéditions » indispensables. Il y régnait un véritable état d'anarchie. Nos approvisionnements, qui avaient été jusque là constitués pour quatre mois d'avance, tombèrent à presque rien. La « Standard Oil » en profita pour revenir.

Malgré ses promesses, la « Royal Dutch » n'arrivait pas à livrer suffisamment de pétrole. Le 13 Mars 1920, nos réserves étaient tombées en-dessous de la « danger-line », à moins de 75.000 tonnes. Le Directeur général, inquiet pour nos approvisionnements, décida de recourir aux Américains. Et comme les pouvoirs du Commissariat aux essences étaient légalement expirés depuis le 26 Avril, ainsi que son monopole provisoire depuis le 21, il établit le régime de l'autorisation d'importation et accorda des licences à plusieurs Sociétés qui avaient passé des contrats avec la « Standard Oil ». La « Standard » allait-elle de nouveau pénétrer en France ?

On ne lui en laissa pas le temps, car la Convention de San

Remo, qui excluait définitivement les Américains au profit de « groupes franco-britanniques » de tous les pétroles possédés ou contrôlés par la France dans tous les pays du monde, venait d'être signée le 24 Avril 1920.

Pour appliquer la nouvelle convention, la reconstitution du Commissariat s'imposait. Il fut rétabli cinq jours plus tard : le Gouvernement nomma M. Laurent Eynac, qui, considérant que tout ce qui s'était passé durant l'interrègne n'avait pas d'existence légale, s'empressa d'annuler les licences d'importation accordées à la « Standard ».

Le grand trust américain trouvait encore une fois en France, comme il l'avait si souvent, depuis deux ans, trouvé dans le reste de l'univers, « porte close » !

II. — *Négociations diplomatiques*

« L'histoire diplomatique des négociations franco-anglaises à propos de Mossoul, lorsqu'elle sera connue, constituera le document le plus éloquent de la politique anglaise à notre égard (1). Selon les accords de 1916, Mossoul était dans notre zone d'influence arabe. L'Angleterre a commencé par obtenir que nous lui cédions nos droits territoriaux reconnus par ce traité ». Malgré l'opposition de son Ministre des Affaires étrangères, le Gouvernement Français accéda à ses désirs. Mais lorsque plus tard nous demandâmes en compensation que 50 0/0 du pétrole de Mossoul nous fût réservé, la Grande-Bretagne fit apparaître, au moment propice, le spectre insoup-

(1) *Revue universelle*. — Le Page : « L'Impérialisme du Pétrole ». 15 Octobre 1920.

onné de nos négociateurs de la « Turkish Petroleum », Société qu'elle avait créé en collaboration avec la « Royal Dutch », juste à temps, quelques mois avant la déclaration de guerre de 1914. Or, la « Turkish » s'était fait octroyer, par le Gouvernement Ottoman, tout le naphthe des vilayets que nous perdîmes en renonçant aux accords Sykes-Picot, de 1916.

Si bien qu'ayant abandonné Mossoul, nous ne pouvions recevoir en échange que le pétrole que l'Angleterre consentait à nous accorder, comme une libéralité exceptionnelle.

« Quand on connaît bien l'Angleterre, a écrit avec justice M. Le Page, on ne s'étonne pas du reste *qu'ayant, grâce au concours de la France, écarté l'Amérique du champ de ses convoitises, elle se soit efforcée au surplus de jouer sa collaboratrice, après avoir écarté sa rivale* ».

Le bassin pétrolifère, qui s'étend de Persé en Mésopotamie, est l'un des plus vastes qui aient été reconnus jusqu'à ce jour dans le monde entier. Les grands gisements s'étendent jusqu'à vingt milles au nord de Mossoul. Dans la vallée de la Naphat, le pétrole s'écoule naturellement dans la rivière. Il y a, à Hit sur l'Euphrate, des dépôts d'asphalte qui sont exploités de longue date par les indigènes. Et il est probable que ce bassin pétrolifère, qui englobe aussi la Palestine — la « Standard Oil » s'y était fait octroyer, avant la conquête anglaise, sept concessions au sud de la Mer Morte, que les autorités britanniques l'empêchent d'exploiter — se prolonge en Syrie jusqu'au bord de la Méditerranée. Il y a près de Latakia (Laodice), des lits d'asphalte qu'une Compagnie anglaise, la « Latakia Oil », exploite depuis 1915. Sur la côte orientale du golfe d'Alexandrette, les ruisseaux qui s'écoulent de la montagne Alma portent des traces de pétrole.

Aussi, ne faut-il pas s'étonner si cette région a excité et excite encore parmi les puissances tant de convoitises. Dès 1903, la « Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad », le célèbre « Bagdad Bahn », s'était fait octroyer un droit d'exploitation exclusif sur les gisements qui se trouveraient dans un rayon de cinquante kilomètres de ses lignes. L'Allemagne le transféra lors de sa création à la « Turkish Petroleum », dans laquelle la « Deutsche Bank » reçut une participation de 25 0/0.

Le capital de la « Turkish Petroleum » fut, au début :

50 0/0 anglais;

25 0/0 allemand (« Deutsche Bank »);

25 0/0 hollandais (« Royal Dutch »).

La part de l'Allemagne a été aujourd'hui remise à la France par l'Angleterre, afin d'obtenir son concours dans la lutte contre les Etats-Unis : c'est une des seules choses que nous ayons gagnées dans la Convention de San Remo.

Comme la guerre ne tarda pas à éclater, la « Turkish Petroleum » n'eut pas le temps de commencer l'exploitation des pétroles de Mésopotamie. Dès que le nouveau Roi de l'Irak, conseillé par M. Lloyd George, aura définitivement décidé de leur sort, il faudra près de cinq ans pour les mettre réellement en valeur.

En 1914, un accord anglo-allemand avait expressément reconnu les droits de la France en Asie-Mineure. Ces droits furent d'ailleurs respectés dans leur essence lors des accords passés entre la France, l'Angleterre et la Russie, pour le partage de l'Asie-Mineure, en 1915 et 1916. Ce dernier, en Mai 1916, déterminait des zones françaises, des zones an-

glaises, des zones d'influence au profit de la France, d'autres au profit de l'Angleterre. « Par une lettre du 15 Mai, écrit le rapporteur de la Commission des Travaux publics, Sir Edward Grey demanda que, dans la zone qui allait devenir française en vertu de l'accord Sykes-Picot, il fut entendu que *toutes les concessions britanniques existantes*, les droits de navigation, et les droits et privilèges de tous les Etablissements religieux, scolaires ou médicaux anglais seraient maintenus.

Par une lettre du même jour, M. Cambos accepta. Moyennant quoi *nous nous trouvâmes joués*, car sans doute à ce moment M. Paul Cambon ignorait que, depuis le 26 Juin 1914, la Société britannique « The Turkish Petroleum Cy » avait obtenu du Ministre des Finances turc, Saïd Halim, la concession de tous les droits sur les pétroles découverts ou à découvrir dans les vilayets de Mossoul, Bassorah, Bagdad (1). Or, précisément, les pétroles qui se trouvaient dans la zone française ressortissaient de ces trois vilayets. Si bien que, par interprétation de l'accord franco-anglais de Mai 1916, *la France était complètement évincée de la production pétrolifère de Mésopotamie*.

Ce fut, grâce à Henry Bérenger, qu'un nouvel accord pût être conclu, en Mars et Avril 1919, entre lui et Sir Walter Long. Henry Bérenger rappela la convention antérieure à 1914 passée entre Saïd Halim et le « Bagdad Bahn », Compagnie de Chemin de fer qui, vu la défaite allemande, passait aux mains des Français et des Anglais. Cette convention s'était imposée à la « Turkish Petroleum », car la voie ferrée était tracée dans ses terrains pétrolifères. Un droit avait été

(1) S'il l'avait su, il n'eût jamais commis une faute diplomatique aussi grave.

réservé aux Allemands sur la moitié de la production de la Mésopotamie. « Ainsi, la France eut 25 0/0 par substitution dans la moitié des droits allemands ». Malheureusement « cet accord rencontra une certaine opposition dans les bureaux du quai d'Orsay ». Il y traîna, et M. Clémenceau ne le signa pas « parce qu'ayant cédé à la demande de M. Lloyd George, Mossoul et la Palestine, sous la triple condition de l'accord sur les pétroles — de l'appui total donné par l'Angleterre aux thèses françaises en cas d'objections américaines — et enfin de l'exécution intégrale du traité de 1916, moins Mossoul, pour toutes les frontières de la Syrie. Le 8 Février 1919, nos amis Anglais nous ont apporté une carte qui nous enlevait en plus un tiers de la Syrie ».

Telle est l'explication donnée à la Chambre par André Tardieu ! On sacrifiait le certain pour l'incertain. M. Henry Bérenger tenta de faire revivre le traité et signa, le 21 Décembre, un nouveau contrat avec Sir Hamar Greenwood, le ministre britannique du pétrole, très semblable à l'accord Long-Bérenger, sauf en ce qui avait trait aux intérêts indigènes. Mais, cette fois, Lloyd George ne le trouvant plus assez avantageux pour l'Angleterre, refusa de le signer.

C'est ainsi que nous allâmes à la Conférence de San-Remo.

La Convention de San-Remo

Quelle pression le premier Anglais fit-il sur nos représentants, c'est ce que l'on saura peut-être un jour ! Toujours est-il que MM. Millerand et Philippe Berthelot cédèrent : ainsi fut signé la Convention du 24 Avril 1920, que pendant trois

mois, par crainte des Etats-Unis et de l'opinion publique intérieure, le Gouvernement français n'osa publier.

Ce n'était pas seulement les gisements de Mésopotamie, que contre une participation infime et subordonnée au contrôle britannique, nous abandonnions à l'Angleterre — ainsi qu'on a voulu le faire croire à la Chambre, lors du bruyant débat sur Mossoul — mais l'ensemble de tous nos intérêts pétrolifères présents et à venir, tant aux colonies qu'à l'étranger. Le premier article de l'accord que M. Lloyd George et le grand maître actuel de la politique anglaise du pétrole, Sir John Cadman, présentèrent à notre signature, stipulait, en effet, que le présent mémorandum a trait aux Etats ou pays suivants : Roumanie, Asie-Mineure, ancien Empire Russe, Galicie, Colonies françaises », qu'il pourrait en outre être étendu à tous les autres pays, par consentement mutuel; mais il n'ouvrait à la collaboration française, parmi les terres anglaises, que « les colonies Britanniques de la Couronne », et encore « autant que les règlements actuels le permettent ». Londres se réservait ainsi une échappatoire facile. Or, si l'Empire Britannique compte beaucoup de « Dominions », il n'y reste plus aujourd'hui un grand nombre de « Colonies de la Couronne » ! Les anciennes colonies allemandes elles-mêmes, sauf une, ont été remises, soit au Commonwealth Australien, soit à la Nouvelle-Zélande, soit à l'union Sud-Africaine. Sauf l'ancienne Afrique Orientale allemande et une petite bande du Cameroun, que nous avons cédée à la Nigeria, elles ne seront donc pas ouvertes à la « coopération franco-britannique ».

Il n'y a qu'un seul pays où la Convention de San-Remo ait prévu un traitement égal pour la France et l'Angleterre, au moins théoriquement : c'est la Roumanie.

C'est dans cet Etat que les intérêts français étaient le plus importants : ils devaient d'ailleurs être grossis des dépouilles de la « Deutsche Bank » et de la « Disconto Gesellschaft ». Aussi, les deux Gouvernements s'engagèrent-ils à se soutenir pour l'acquisition des concessions ayant appartenu à des Sociétés sequestrées, telles que « Steaua Romana », « Concordia », « Vega », ainsi que pour en obtenir de nouvelles. « Toutes les actions appartenant à des concessions ex-ennemies qui pourront être acquises, et tous autres avantages résultant de ces négociations, seront partagés dans la proportion de 50 0/0 en faveur des intérêts britanniques et 50 0/0 en faveur des intérêts français. Il est entendu que, dans la ou les Sociétés à constituer en vue de la direction et de l'exploitation desdites actions, concessions et autres avantages, les deux pays jouiront de la même proportion de 50 0/0 pour tout autre capital souscrit, aussi bien que pour les représentants au Conseil d'Administration et le nombre des voix ».

Cette égalité n'était pas une faveur, car les capitaux français engagés dans les pétroles roumains étaient au moins aussi importants que les capitaux anglais. Et comme les trusts britanniques, « Royal Dutch-Shell » et « Anglo-Persian » ont seuls les techniciens et l'outillage indispensable pour diriger l'exploitation, le rôle des hommes d'affaires français se bornera comme d'habitude à fournir des capitaux — 40 0/0 du capital de la « Royal Dutch » est entre les mains de Français, mais ceux-ci n'y exercent aucune influence; ils ne sont même pas représentés dans son Conseil ou sa Direction. Et même avec des Conseils mi-français, mi-anglais, que pourra dire un Conseil d'Administration, fût-il exclusivement français, quand les agents de la « Dutch-Shell » ou de la « D'Arcy Exploration » lui assureront que tel gisement n'est

pas exploitable — ou que son rendement sera très faible — ou que les frais seront trop élevés. Quel contrôle pourra-t-il exercer sur les recherches et forages, alors qu'ils seront dirigés par des Directeurs et des Ingénieurs britanniques, avec du matériel britannique ?

Nous serons obligés de nous adresser, pour la mise en valeur des gisements, à des entrepreneurs anglais; liés par la Convention de San-Remo, nous n'aurons pas le droit de prendre des Américains.

Dans les territoires de l'ancien Empire Russe, où les intérêts français sont beaucoup moins importants que les intérêts anglais, il n'est plus prévu de partage égal, ce qui eût été à notre avantage. Mais il est dit que les deux Gouvernements accorderont leur « appui commun » à ceux de leurs nationaux qui feront des « efforts communs » pour obtenir des concessions, exporter et livrer du pétrole. Or, ces efforts, la « Royal Dutch-Shell » est seule actuellement à les faire, allant jusqu'à proposer au Gouvernement soviétique de restaurer l'industrie pétrolifère en Russie, s'il accorde l'exterritorialité à ses concessions. Cela n'empêche pas que, si des Français s'avisaient de s'associer à des Américains sur un des territoires ayant jadis ressorti de l'Empire Russe, notre Gouvernement ne pourrait qu'appuyer leurs concurrents.

En Mésopotamie, « le Gouvernement Britannique s'engage à accorder au Gouvernement Français une part de 25 0/0 du pétrole produit, si les champs pétrolifères de Mésopotamie sont exploités par action gouvernementale. S'ils le sont par une Société privée, le Gouvernement Britannique mettra à la disposition du Gouvernement Français une participation de 25 0/0 dans cette Société. « Ainsi, suivant l'un ou l'autre cas, la France sera *simplement consommatrice* de pétrole — ou

bien elle sera à la fois *productrice et consommatrice*. Nos négociateurs ont eu soin de faire insérer que « le prix à payer pour cette participation ne sera pas supérieur au prix payé par aucun autre participant ». Ils se sont souvenus du prix auquel nous était vendu le charbon britannique !

« Il est également convenu que ladite Société pétrolifère sera sous le contrôle britannique permanent ». Si une Société est constituée, « le Gouvernement local (native) ou les autres intérêts indigènes seront admis, s'ils le désirent, à participer jusqu'à concurrence d'un maximum de 20 0/0 dans la part du capital de ladite Société, les Français participant pour moitié dans les premiers 10 0/0 de cette participation indigène ». Avec ce système, ainsi que l'a fait remarquer M. Delaisi, nous arriverions à souscrire le tiers du capital, moyennant quoi nous aurions droit au quart du pétrole produit.

Si l'Angleterre a consenti à nous accorder cette part des pétroles de Mésopotamie, alors qu'après ce que Sir Edward Grey fit signer à M. Paul Cambon le 15 Mai 1915, elle était en droit de ne plus rien nous accorder du tout — d'autant plus que nous avions renoncé à Mossoul *sans poser de conditions préalables* relatives au pétrole (1) — c'est parce que ce cadeau eut pour contre-partie le privilège et les exemptions que nous accordâmes à l'« Anglo-Persian » qui aura accès à la Méditerranée, si elle le juge utile, par des canalisations traversant la Syrie. Elle pourra même y établir des voies ferrées, des raffineries, des réservoirs, et nous nous sommes engagés à assurer la sécurité de ses installations dans notre

(1) De deux choses l'une : ou bien il ne fallait livrer Mossoul que contre la promesse d'une forte partie de sa production, ou il fallait garder la Haute-Mésopotamie, car même si ses gisements avaient été exploités par des Sociétés anglaises, notre présence les eût forcées à compter avec nous.

zone sans percevoir de redevances. Aucune taxe de passage ou d'exportation ne pourra être établie sur le pétrole qu'elle expédiera dans nos ports. L' « *Anglo-Persian* » jouira d'un traitement supérieur à celui d'une Société française privilégiée.

Enfin, alors que le Gouvernement Britannique n'ouvre à la pénétration française que ses « Colonies de la Couronne », et y limite dans celles-ci cette gracieuseté aux « terrains de la Couronne », et à condition que les concessions demandées ne fassent pas déjà l'objet de négociations entamées par des intérêts privés », le Gouvernement Français ouvrirait tout grand son empire colonial, s'engageant à faciliter l'acquisition de concessions à « *tout groupe franco-britannique de bonne réputation* ». Il faisait simplement remarquer que le Parlement avait exigé que les intérêts français fussent représentés dans une proportion de 67 0/0 dans les Sociétés chargées de l'exploitation de nos gisements coloniaux. Mais le Parlement français s'illusionnait : il ne suffit pas, pour avoir le contrôle d'une affaire, de détenir la moitié ou les trois quarts des actions. Tout le monde sait que les actionnaires n'assistent que rarement, en France, aux Assemblées générales qui décident de la nomination des chefs. Encore moins feront-ils le voyage de Londres, où se trouvera presque toujours le siège social. Ils ne font même pas celui de La Haye : c'est pour cela que, détenant près de la moitié du capital de la « *Royal Dutch* », ils n'y exercent aucune influence. La dernière augmentation de capital de la « *Dutch* » a été votée par quarante-quatre personnes, représentant 218 voix. Personne ne trouva, le 1^{er} Avril 1921, le moyen de se déranger pour un événement qui pouvait avoir des conséquences considérables pour l'avenir mondial de ce trust : il n'y avait pas une action

sur 1.110 de représentée. Les actionnaires français ne désirent qu'une chose : toucher de gros dividendes.

Et il en sera de même qu'en Roumanie : nous fournirons l'argent; au lieu de la moitié, nous apporterons ici les trois quarts du capital. Mais nous serons obligés de faire appel aux techniciens anglais, puisque nous n'en possédons pas. Or, la technique, appuyée sur le capital, l'emportera toujours sur le capital sans la technique. Comme pour les recherches effectuées en Auvergne, il nous faudra nous adresser à des étrangers.

D'ailleurs, l'Angleterre n'a pas attendu que fût signée la Convention de San-Remo pour mettre la main sur les gisements découverts dans notre Empire colonial : elle s'en est emparée en pleine guerre !

CHAPITRE XIX

L'Angleterre et les gisements de notre Empire Colonial

Déjà le 10 Juillet 1914, M. Clémentel avait adjuré le Gouvernement Français d'empêcher les puissances étrangères de mettre la main sur les gisements pétrolifères de l'Afrique du Nord. « Alors que l'Angleterre poursuit en Perse la politique

que vous savez, alors que les troubles du Mexique ont, au fond, pour raison principale des concessions de puits de pétrole, le Gouvernement Français, s'écriait-il, ne peut pas laisser son représentant en Algérie, non plus que demain son représentant au Maroc, concéder à qui que ce soit des gisements de pétrole ».

Le Gouvernement n'en tint aucun compte car, deux ans plus tard, Lord Cowdray (Pearson) avait obtenu la concession de 730.000 hectares pour la prospection, dont 101.000 pour l'exploitation immédiate. Ces terrains considérables avaient pour limites : à l'est, le chemin de fer de Ténès à Orléansville; — au sud, le chemin de fer d'Orléansville à Relizane, puis de Relizane à Saint-Lucien; — à l'ouest, celui de Saint-Lucien à Sainte-Barbe, de Trelat à Oran; — au nord, la mer, entre Oran et Ténès. Et, comme M. Ernest Outrey apportait, le 9 Novembre 1916, au Palais-Bourbon, des documents montrant comment le Gouvernement Français s'y était pris pour livrer les richesses pétrolifères de l'Algérie sans consulter les Chambres, M. Marcel Sembat, Ministre des Travaux publics, trouva pour toute justification cette réponse :

« Si vous êtes en face de terrains dans lesquels la présence de pétrole est douteuse ou si l'avis des hommes techniques est qu'il faudrait dépenser plusieurs millions dans des travaux de prospections, et si une Société vous dit : « Voici mes garanties; j'ai avec moi des techniciens compétents et je suis prête, sous le contrôle du Gouvernement, à engager 4 millions dans les recherches de prospection, que devez-vous faire? »

Lorsque la Maison Pearson adressa sa demande de concession à l'Etat Français, le 18 Janvier 1915, le Ministre, en la

transmettant au Gouverneur de l'Algérie, n'hésita pas à écrire que « la question devrait être portée devant le Parlement » (1).

Mais il ne tarda pas à changer d'avis et, *afin de se passer des Chambres*, on décida qu'il serait statué sur la demande « par décret délibéré en Conseil d'Etat » (2).

Le 18 Août 1916, M. Marcel Sembat ordonna au Gouverneur de l'Algérie de « donner à la Société pétitionnaire toutes facilités pour la vente du pétrole provenant des recherches qu'elle aurait entreprises », avant même qu'il ne fut définitivement statué sur son sort. Et M. Lutaud lui transmit, le 11 Octobre, cette lettre du Préfet d'Oran indiquant un moyen habile de *tourner la loi des concessions*.

« En terminant M. Dussert (Ingénieur en Chef des Mines à Alger) propose, *au cas où l'Administration ne se résoudrait pas à présenter au Parlement un projet de loi* une solution différente de celles envisagées par M. le Ministre des Travaux Publics, et qui consisterait à octroyer à l'Algérie une immense concession de mines englobant tout le Dahia, le chaînon de Bel-Hacel et la forêt de Moulay-Smaïl, sauf à la colonie à consentir à la Société des Pétroles, dès l'octroi de cette concession, une première location de trois ans, prorogeable de deux ans, et qui pourrait être transformée en amodiation définitive dès que la Société aurait fait choix des terrains à retenir par elle ».

Suivait un rapport de M. Dussert sur la pétition :

« Cette pétition sera formulée, en effet, dans des conditions tout à fait anormales; *le périmètre auquel elle s'appliquerait engloberait une superficie quinze cents fois plus grande que celle des concessions habituellement accordées.* »

(1) Lettre du Ministre à M. Lutaud, Gouverneur de l'Algérie. — 27 Janvier 1915.

(2) Lettre du Ministre à M. Lutaud, Gouverneur de l'Algérie. — 26 Juin 1916,

Ce que les Anglais désiraient surtout, c'était mettre la main sur ces vastes terrains, afin d'en écarter le rival américain, au cas où l'on y trouverait plus tard d'importantes sources de pétrole. La production de pétrole en Algérie est encore infime, quoiqu'elle ait presque décuplé de 1914 à 1917. Toujours est-il que, dès maintenant, la plupart des Sociétés qui y opèrent, « Société co-intéressée des Pétroles Algériens », « Société Algérienne des Pétroles de Tiliouanet », « Société d'Etudes, de Recherches et d'Exploitation des Pétroles en Algérie », sont des Sociétés anglaises. Lord Murray a même eu l'habileté de faire insérer dans les Statuts de cette dernière un article qui détruit toutes les précautions que le législateur a pu prendre: les deux tiers de ses administrateurs seront français, comme le veut la loi, l'administrateur délégué sera français, mais « le Conseil peut, en outre, conférer des pouvoirs à telle personne que bon lui semblera par mandat spécial et pour un ou plusieurs objets déterminés ». (1).

Ce seul petit paragraphe détruit l'économie toute extérieure de ces Statuts, qui paraissaient si bien se conformer aux vœux de la Chambre. La Société confiera ses intérêts à qui elle voudra. Mais l'Angleterre ne s'est pas contentée de mettre la main sur nos gisements d'Algérie (2). Elle s'est aussi installée à Madagascar.

(1) Article 27 des Statuts de la « Société d'Etudes, de recherches et d'exploitation des Pétroles en Algérie », déposés le 18 Décembre 1918 chez M^e Sabatier, notaire à Alger.

(2) La plupart des Sociétés qui opèrent en Algérie sont des Sociétés anglaises, sous législation française, — comme la « Mexican Eagle » (El Aguila) est une Société anglaise sous législation américaine. La plus importante est la Société co-intéressée des « Pétroles Algériens », créée par Pearson au capital de 10 millions, et dans laquelle il a conservé une importante participation. Mais

Depuis Juin 1921, la « Royal Dutch » s'y livre à une inspection minutieuse des champs de Sakalava (1). Son activité en Afrique, ce continent jusqu'ici peu favorisé au point de vue pétrolifère, a d'ailleurs été très grande pendant ces derniers mois : elle vient aussi de prendre pied au Transvaal et dans le Natal.

Et si, ainsi que M. de Launay le faisait espérer à l'Académie des Sciences, nous arrivons à trouver du pétrole en Indo-Chine, au Laos, dans le Tonkin et l'Annam, il est probable que la « Royal Dutch-Shell » ne mettra pas longtemps à s'emparer de gisements aussi près de ses bases !

CHAPITRE XX

LA « STANDARD » ET LA FRANCE

Le 17 Mai 1921, M. Hughes Wallace, ambassadeur des Etats-Unis, transmet officiellement à la France les plaintes de son

celle qui a donné les meilleurs résultats est la « Société Algérienne des Pétroles de Tiliouanet », dont l'huile donne :

15 0/0 d'essence
65 0/0 de pétrole lampant
20 0/0 de résidus paraffinés.

(1) La « Dutch-Shell » envisage la création d'une Société française au capital de 25 millions pour l'exploitation des gisements pétrolifères de Madagascar. Cette Société reprendrait les concessions de la « Sakalava Proprietary Oilfields », qui y travaille actuellement.

Gouvernement. Il signala tous les obstacles que rencontraient dans notre pays les Sociétés américaines, et *constata que les Sociétés britanniques ne rencontraient pas les mêmes difficultés*. Ces mesures hostiles n'étaient pas seulement prises contre la « Standard », ainsi qu'on l'a souvent cru, — mais contre toute Société américaine. C'est ainsi qu'une Compagnie indépendante du grand trust — il y en a aujourd'hui 44 aux Etats-Unis — ayant proposé de construire de grands réservoirs au Havre et une pipe-line amenant le pétrole à Paris, ne put jamais en obtenir la concession !

Or, comme le fit remarquer M. Hughes Wallace, les besoins de la France, en mazout, étaient dix fois supérieurs aux quantités fournies, et *beaucoup d'usines françaises chômaient faute de combustible*. Il y avait donc place à la fois sur notre marché pour les firmes anglaises et américaines. M. Wallace demanda qu'elles fussent, par suite, *traitées sur le pied d'égalité*.

M. Laurent Eynac, en faveur de qui avait été rétabli le Commissariat aux Essences, sans indiquer la Convention qui le liait aux Anglais, répondit en rejetant tout le mal sur les lenteurs nécessaires des enquêtes administratives, « les mêmes pour tout le monde ».

Mais, quelques jours après, le « Temps » publia une analyse incomplète de l'accord de San-Remo; il ne devait en donner le texte officiel que le 25 Juillet.

Les Etats-Unis comprirent les raisons de l'attitude silencieusement hostile que nous avions adoptée à l'égard des Sociétés pétrolifères américaines. La Convention de San-Remo provoqua à Washington un malaise profond. Le Président Harding manifesta très nettement l'intention de ne pas tolérer pareille

politique. Il a adressé des « représentations » aux Gouvernements Britannique et Français et n'entend pas que l'Amérique soit exclue du partage franco-anglais des Pétroles d'Asie; il déclare résolument ne pas vouloir tolérer l'accaparement anglais contresigné par la France à San-Remo et ne veut pas que ses nationaux soient évincés par suite des complaisances de la France à l'égard de l'impérialisme londonien. Ainsi que l'écrivit le « Washington Post » : « Le pétrole est indispensable à l'Amérique, et les Sociétés américaines ne le fournissent qu'en quantités insuffisantes et à des prix excessifs. L'arrangement complaisant entre la France et l'Angleterre pour le partage des ressources pétrolifères des territoires qu'elles ne possèdent pas, est sujet à révision à la demande des Etats-Unis *désireux de poursuivre leur politique navale* ».

La France n'aura servi en Orient la politique anglaise que pour récolter l'inimitié des Etats-Unis. Nous ne tardâmes pas à en ressentir les effets, lorsqu'à la Conférence de Bruxelles, au mois d'Octobre suivant, le délégué « officieux » du Gouvernement Américain déclara que son pays ne participerait à aucun emprunt international destiné à capitaliser l'indemnité allemande. C'était pour nous un espoir définitivement perdu, auquel nous nous étions longtemps attachés. Il en fut de même pour le remboursement de notre Dette aux Etats-Unis: nous espérâmes vainement que les Américains nous abandonneraient ce qu'ils nous avaient prêté pendant la guerre, ainsi que Louis XVI le fit jadis pour les millions qu'il avança à leur jeune République naissante, afin de l'aider à conquérir son indépendance. Quand nous fîmes pressentir indirectement à ce sujet le Président Harding, il refusa nettement.

Le Gouvernement Français comprit un peu tard les fautes qu'il venait de commettre et, lorsqu'en automne, M. Bedford vint à Paris fonder la « Standard Franco-Américaine », il permit à M. Jules Cambon d'en accepter la présidence. Les Etats-Unis ont trouvé ce moyen très habile de tourner l'éviction dont ils ont été frappés dans l'Asie Antérieure et l'Empire Colonial Français : créer une Société française, qui pourra, tout aussi bien que la « Société pour l'Exploitation des Pétroles », réclamer une part des concession réservées à la France. Renonçant à la manière forte, qui faisait le jeu de ses adversaires, la « Standard », sur les conseils de Walter Teagle, résolut d'employer les procédés insinuants des trusts anglo-neerlandais. La « Royal-Dutch » s'était appuyée en France sur la Banque de l'Union Parisienne, la Banque Bénard, la Banque Rothschild, et l'on dit même sur le Crédit Lyonnais. L'« Anglo-Persian » avait le concours de la Banque Transatlantique et de la Banque de la Seine. — La « Standard Oil » s'allia à la Banque de Paris, la plus puissante des Banques d'affaires européennes.

51 0/0 du capital de la « Standard franco-américaine » (20 millions) fut souscrit par la Banque de Paris et des Pays-Bas, 49 0/0 par le trust américain. Et la « Standard », pour la formation de son Conseil, agit avec beaucoup plus de prudence que la « Royal Dutch » : sur huit administrateurs, elle en prit cinq français.

M. Bedford, le grand maître du « Board Of Directors » de la Standard Oil, alla jusqu'à se contenter de la vice-présidence, laissant la première place à un français.

La création de la « Standard franco-américaine à cette époque était d'autant plus risquée que M. Laurent Eynac, reprenant l'ancien programme Klotz-Béranger, essayait de faire

enfin attribuer définitivement à l'Etat Français le « monopole des achats et des importations de pétrole ». S'il y avait réussi, le Gouvernement, seul marchand de pétrole, lié par la Convention de San-Remo, se trouvait obligé de ne traiter qu'avec des Sociétés franco-anglaises : l'élimination des Américains s'en suivait naturellement. Les importations eussent été impossibles pour la « Standard », puisque l'Etat les aurait faites lui-même, et elle n'eût même pas eu la certitude de pouvoir établir un système de distribution à l'intérieur de la France. Car elle n'avait pas à escompter les facilités qui auraient été accordées aux autres Sociétés. Mais le marché français est pour la « Standard Oil », dans sa lutte contre la « Royal Dutch » d'une telle importance, qu'elle a préféré courir tous les risques. « La France, a écrit M. Bedford, à cause de sa situation géographique, est naturellement un champ de concurrence pour toutes les grandes Compagnies ». La « Standard » veut y avoir sa place. Elle se propose d'y faire renaître l'industrie de la distillation, qui n'existe presque plus : d'immenses entrepôts seraient créés dans les ports pour recevoir le « crude oil », et elle irait jusqu'à installer auprès des octrois des villes des réservoirs spéciaux d'essence pour l'alimentation des automobiles.

Les événements ont tourné en sa faveur, car l'idée de Monopole est aujourd'hui complètement abandonnée par la France. Devant l'émotion qu'il souleva, M. Laurent Eynac dut précipitamment retirer son projet. Une campagne de presse extrêmement vive surgit. Et le danger politique et diplomatique de la Convention de San-Remo apparut à tous les yeux.

L'heure diplomatique actuelle présente une singulière analogie avec celle de Fachoda. En 1905, la France se trouva à un

des tournants de son histoire : elle eut à choisir entre les deux puissances qui avaient été jusque-là ses ennemies héréditaires. Elle se décida à suivre la Politique Anglaise, et non la Politique Allemande. Devra-t-elle en 1921 choisir entre la Politique Anglaise et la Politique Américaine, entre les deux Etats qui l'aidèrent à sortir victorieuse du grand conflit mondial?

CONCLUSION

LE MONDE EN 1921

CE QUE DEVRAIT ÊTRE LA POLITIQUE DE LA FRANCE

L'indépendance politique d'un peuple peut parfois n'être qu'un décor. La France ayant négligé de faire sa part dans le partage des pétroles mondiaux, se trouve aujourd'hui dans la dépendance de l'Angleterre et de l'Amérique. Si demain nous avions à nous défendre contre une nouvelle agression, nos tanks, nos avions, nos sous-marins et tous nos ravitaillements ne pourraient fonctionner qu'avec l'agrément de nos Alliés. Même avec la première armée du monde, la France *ne pourrait être victorieuse que si l'Angleterre et les Etats-Unis le lui permettaient.*

Déjà en temps de paix, les nations dépourvues de pétrole se trouvaient dans un état d'infériorité considérable, si l'on songe aux mille usages industriels de l'« huile de pierre », ne fût-ce que dans l'important domaine des transports, l'un des principaux moyens de distribution des richesses. Il n'est de véritable indépendance pour un peuple que celle qui s'affirme économiquement et financièrement. La suprématie militaire n'est

qu'un heureux résultat d'efforts utiles destinés à l'atteindre. Pendant la guerre, plus encore que pendant la paix, cette indépendance eût été souhaitable à la France : elle lui eût évité maintenant de grosses dettes à l'égard de ses Alliés, elle lui eût permis, pendant les hostilités, de tirer d'elle-même ou de ses colonies les ressources qu'il lui a fallu demander à l'étranger !

La France avant la guerre consommait plus de 400.000 tonnes de pétrole par an. Il lui en faut, aujourd'hui un million et les Pétroles d'Alsace que le Traité de Versailles lui a rendus n'en produisent que 60.000, l'Algérie 2.000 (1). Aussi est-elle obligée *de payer près de 2 milliards par an à l'étranger* pour se procurer le pétrole qui lui manque.

Et pourtant, il est presque certain qu'il y a du pétrole en France, dans l'Ain, le Jura, la Limagne, les Landes; il y en a dans nos possessions de l'Afrique du Nord, à Madagascar; il doit y en avoir au Cameroun, en Indo-Chine, à la Nouvelle-Calédonie. N'est-il pas anormal que les Iles de la mer des Antilles et la Guyane, lorsqu'elles sont entre des mains anglaises ou américaines, produisent du pétrole, et lorsqu'elles sont entre des mains françaises ne donnent jamais rien? De même en Océanie. Mais il ne faut pas s'en étonner : tant que la France continuera à conserver la législation qui la régit depuis 1810, aucun Français ne sera tenté de faire des recherches de pétrole. C'est ce qui explique le mot célèbre d'un des membres les plus influents du Cartel des Dix, déclarant que « le plus grand malheur qui pourrait arriver en France à un pétrolier serait de découvrir une source de pétrole ». Les conditions

(1) Mais elle a aussi aux Telets, près d'Autun, des schistes bitumineux qui, en 1917, ont produit 103.400 tonnes, donnant 75 litres d'huile par mètre cube.

de recherche et d'exploitation du naphte sont exactement contraires à celles de la houille, puisqu'il faut autant de puits que de gîtes, et qu'on ne peut exploiter le sous-sol qu'en occupant tout le dessus. Or, nous continuons à y appliquer les mêmes règles. *Tant que la législation française ne sera pas modifiée, les colons algériens ou autres agiront prudemment en ne se donnant aucune peine pour rechercher le pétrole dont l'exploitation pourra toujours être concédée à quelque société étrangère survenue à propos pour cueillir le fruit de leurs efforts.* Les articles 16 et 46 de la loi de 1810 ne promettent à l'« inventeur » heureux, pour le dédommager de la ruine totale de ses espérances, dans le cas où la concession est donnée à un tiers, qu'une indemnité pour « *lucrum cessans* » singulièrement incertaine quant à son montant, puisque le Pouvoir Exécutif l'apprécie souverainement, sans recours contentieux possible, et qu'en fait elle est toujours fixée à un chiffre infime, de 200 à 1.000 francs.

Le remboursement des dépenses, l'indemnité pour « *damnum emergens* », est encore plus problématique, car les Conseils de Préfecture ne l'accordent qu'*aux auteurs des travaux récents ayant conduit directement à la découverte.* Or, la chasse au « chat sauvage », — c'est ainsi que les Américains appellent les sondages : « *wild cat* » — est singulièrement hasardeuse, et entraîne des frais considérables. Dans une opposition signifiée au Ministère des Travaux Publics, par 5 colons algériens, auteurs de recherches et sondages sur des terrains dont la concession est cependant demandée par une Société d'origine étrangère, ces colons énoncent des procès-verbaux de constat établissant qu'ils ont dépensé 870.000 fr., pour forer 14 sondages et 85 puits, dont 7 seulement produisent actuellement

quelques tonnes de naphte. Et cette proportion de 7 puits réussissant sur 85 est encore élevée. O'Donnel, Président de l' « American Petroleum Institute » estime que, sur 100 sondages effectués, 98 sont en général infructueux. Mais les 2 0/0, qui ont réussi, ont suffi depuis 50 ans à la consommation du globe.

Le Gouvernement commence heureusement à se préoccuper de cette situation, et il a déposé, avant les vacances, sur le bureau de la Chambre, un projet accordant aux prospecteurs les garanties indispensables.

La première condition d'une politique française du Pétrole, c'est d'avoir une production nationale. Mais jamais les gisements que nous pourrions découvrir sur nos territoires ne suffiront à la France. Il faut donc qu'elle s'assure des participations à l'étranger, en Pologne et dans tous les Etats qui lui sont favorables.

Participer à la mise en valeur des pétroles de l'Asie Antérieure, était d'une importance primordiale.

Malheureusement, la politique de la France dans le Levant depuis la guerre, n'a été qu'un long suicide. Peu à peu, la diplomatie a abandonné tout ce que les accords de Londres nous promettaient. Si la Convention de San-Remo a marqué la déchéance complète de la France en Asie, elle a, par contre, renforcé considérablement la position de l'Angleterre : non seulement elle consacre tous les droits acquis par la Grande-Bretagne, même ceux qui, comme pour la Mésopotamie, reposaient sur des bases assez fragiles, — mais elle ouvre aux capitalistes anglais, pour une part importante, le champ des colonies françaises encore à peu près inexploitées, alors que les

avantages symétriques qu'elle ne nous accorde que dans certaines colonies anglaises s'appliquent à un domaine où les gisements les plus intéressants sont déjà en exploitation.

Nous payons notre inertie passée.

Si les Alliés ont dû aux deux grands trusts, de pouvoir amener pendant la guerre leur ravitaillement en pétrole, ceux-ci ont, en revanche, *considérablement accru leur puissance*. La défaite des Empires Centraux a amené l'écroulement de leur rival l' « *Europeanische Petroleum Union* », et la désagrégation du réseau d'intérêts que l'Allemagne était parvenue à étendre en Galicie, en Roumanie, en Russie et en Turquie.

L'ambition de la « *Royal Dutch* », depuis qu'elle a lié sa fortune à celle de l'Empire Britannique, ne connaît plus de bornes. Son dernier succès à Djambi l'a incité à demander maintenant au Gouvernement Hollandais le monopole de l'exploitation dans toutes les îles de la Sonde. Elle est arrivée à éliminer presque complètement son rival américain dans l'Extrême-Orient.

La « *Standard* » réagit : elle envoie des prospecteurs « partout où on veut bien les recevoir », en Abyssinie (Janvier 1921), au Pérou, en Colombie. Elle travaille activement le Gouvernement Tchéco-Slovaque pour qu'il lui accorde un droit exclusif de vente. Mais le Gouvernement Chinois a refusé l'entente permanente qu'elle lui proposait.

Walter Teagle veut que, comme la « *Royal Dutch-Shell* », elle devienne une productrice de pétrole et ne se contente plus d'en contrôler le raffinage et la distribution.

Mais nous sommes bien loin du temps où Rockefeller contrôlait 95 0/0 de la vente du pétrole aux Etats-Unis. Quoique son capital ait monté à 1 milliard 310 millions de dollars, ce qui, au cours actuel du change, représente plus de 18 mil-

liards (1) — et que le nombre de ses filiales s'élève à 62 — elle ne raffine plus que 49 0/0 du pétrole américain ! Il y a aux Etats-Unis quarante-quatre Sociétés indépendantes, représentant un capital de deux milliards de dollars — soit 28 *milliards de francs* — et qui font là-bas, non seulement l'extraction, mais le transport, le raffinage et la vente du pétrole. Bien mieux, le trust anglo-hollandais est parvenu à s'établir sur le territoire même de l'Union; au récent Congrès de l'« American Petroleum Institute », Walter Teagle a établi que la « Royal Dutch-Shell » tirait des Etats-Unis 43 0/0 de sa production totale. Quoi qu'il en soit, la « Standard » est toujours considéré en Amérique comme le grand champion national, chargé de lutter contre la « Royal Dutch » et l'Empire Britannique, qui ont formé le projet d'enlever aux Etats-Unis la suprématie pétrolifère. *Qui s'attaque à elle, s'attaque directement au Gouvernement de Washington.* Et elle occupe encore en Europe une forte situation par ses diverses filiales. *La lutte pour le Pétrole n'est plus comme jadis, une rivalité entre grands trusts; c'est une lutte entre nations.* La dislocation des intérêts allemands amène actuellement tout un nouveau regroupement des entreprises roumaines et galiciennes. La « Steaua », la plus puissante Société productrice de Roumanie, a été reprise :

50,10 0/0 par un groupe roumain ;

24,95 0/0 par un groupe français (2) ;

24,95 0/0 par un groupe anglais.

(1) 26 Septembre 1921. — Un dollar : 14 fr. 06.

(2) La part revenant à la France a été prise par la « Steaua Française », constituée par la Banque de Paris et d'autres Banques. Cette Société a assuré, par contrat, l'attribution à la France d'une partie des exportations de la « Steaua Romana ».

Les intérêts de la « Deutsche Erdol » sont repris par le groupe franco-belge de « Nafta ».

La « Shodnika Petroleum A. G. », la plus puissante Société pétrolifère autrichienne, passe au groupe de la Banque de Paris.

La Galicie est pour ainsi dire le seul pays où les Anglais laissent le champ libre à la France, car ils s'écartent systématiquement du « guépier polonais ». La Banque de Paris, qui joue un très grand rôle dans toute cette partie de l'Europe, a pris une participation de 50 0/0 dans le Syndicat français des Pétroles Galiciens. Mais la production de la Galicie est en décroissance, et elle suffira plus tard à peine aux besoins du Gouvernement polonais. Il est d'ailleurs très difficile de l'exporter en France.

Et voici que commence à se poser pour les Colonies françaises la question de l'application de l'accord de San-Remo. Le Parlement a voté, comme on sait, une somme de 3.700.000 francs pour travaux de prospection en France et dans nos colonies. Les sondages effectués en Algérie près de Tilouanet et à Madagascar dans la vallée de la Betsiriri, ont prouvé l'existence du pétrole.

Alors que tous les Etats mènent une Politique vigoureuse du Pétrole, le Gouvernement français hésite, tergiverse. Il ne sait quel régime adopter et comprenant la gravité de cette question pour l'avenir de la France, recule de jour en jour l'échéance.

On a plusieurs fois essayé de lui faire attribuer le Monopole d'achat et d'importation des Pétroles. Mais l'Etat en de telles matières ne peut pas être impartial : la preuve en a été faite surabondamment pendant ces deux années où le Commissariat aux Essences a été sous l'influence de la « Royal

Dutch ». Il pourrait tout aussi bien passer demain sous celle de la « Standard Oil ». Nos ministères sont assez instables pour donner de fréquentes occasions de changements. D'ailleurs lui donner un tel pouvoir *serait un perpétuel danger pour notre diplomatie*. A la moindre rupture d'équilibre sur le marché du pétrole, les trusts rivaux en appelleront à la protection de leurs ambassadeurs. Le Gouvernement français ne pourra prendre une décision avantageuse aux Compagnies anglaises sans s'attirer une protestation du Cabinet de Washington, ni une mesure favorable aux intérêts américains sans s'exposer à des représailles du Foreign Office. *Or, la France ne s'est déjà que trop aventurée dans la lutte entre l'Angleterre et les Etats-Unis.*

La Commission des Finances a demandé le retour à la liberté commerciale. Mais revenir à la liberté complète paraît difficile, car *si l'on entend vraiment créer une Politique Nationale du Pétrole*, ce programme implique la création méthodique des moyens de transport appropriés, flotte de bateaux citernes, pipes-lines, wagons-réservoirs, etc., et l'Etat y interviendra forcément. Or, la situation de ses finances ne lui permet pas de renoncer à une participation à des bénéfices qu'il aura largement contribué à créer. D'ailleurs, la liberté laissée au Cartel des Dix avant la guerre avait abouti à des résultats déplorables.

Aussi, la solution qui semble la plus vraisemblable, celle qui a dès maintenant l'adhésion d'une grande partie du Parlement, est celle d'une régie intéressée, dont il aura à fixer les modalités.

Dans le rapport que M. Charles Leboucq a rédigé sur cette question, il envisage un groupement de régie intéressée comprenant les Raffineurs de Pétrole, les grandes Banques, les

Compagnies de Chemin de fer, le Comité des Armateurs, les Métallurgistes. La Société ainsi constituée achèterait aux centres producteurs, le pétrole nécessaire à la consommation, édifierait dans les grandes régions productrices, réservoirs et pipe-lines, et se hâterait de construire la flotte pétrolifère indispensable à la France. Au 1^{er} Janvier 1921, sur les 524 pétroliers à flot, il ne nous en restait plus que 4. Or, la moitié du prix du pétrole rendu à nos ports est un prix de transport. Les deux grandes nations anglo-saxonnes étant à la fois maîtresses de la production et du transport du pétrole, nous imposent les prix qu'elles désirent. Et par dessus le marché, le change vient encore nous opprimer : nous le payons deux fois dans notre pétrole, une fois dans le coût de la production et une fois dans le fret.

S'il est très difficile de devenir producteur, car il faut pour cela trouver de nouveaux gisements dans le monde, il est beaucoup plus facile de se faire transporteur. *Il faut que la France aille elle-même chercher son pétrole avec ses propres navires.* L'effort considérable fait par l'Angleterre pour s'assurer la maîtrise des flottes pétrolifères suffit à montrer l'immense importance qu'il y a pour la France à être, aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre, maîtresse de sa flotte de cargos-citernes.

Mais il ne suffit pas que nous transportions nous-même le naphthe. Des centres d'importation seraient créés dans l'hinterland de nos 5 ou 6 grands ports, à 100 kilomètres à l'intérieur des terres pour éviter les risques de bombardement en cas de nouvelle guerre — et dans ces centres seraient établies des Raffineries, afin de laisser à la France les bénéfices extrêmement importants des sous-produits du pétrole. Il est temps que l'industrie de la Raffinerie, que le Cartel des Dix

a laissé périliter — n'en conservant que le nom — renaîsse.

Des pipe-lines relieront les centres de réception et d'usage aux grands centres de consommation.

Il faut que la France forme des techniciens, et que notre Métallurgie fabrique elle-même tuyaux, pompes centrifuges, réservoirs, wagons-citernes. Des cours spéciaux doivent très prochainement être ouverts à Péchelbronn, sous la direction de l'Université de Strasbourg, afin que nous n'ayons plus besoin de faire appel à des prospecteurs étrangers, et que la direction technique de nos entreprises ne soit plus uniquement entre des mains anglaises. La Régie intéressée des Pétroles consacrerait une partie de ses bénéfices aux travaux d'études et de forages, ainsi qu'au développement de la flotte pétrolière. L'Etat contribuerait aux charges et participerait aux bénéfices dans une proportion à déterminer.

Le Parlement aura sans doute bientôt à se prononcer sur ces questions. Il devra le faire avec circonspection, et sans perdre de vue que longtemps encore la France dépendra pour son approvisionnement de la « Standard Oil », de la « Royal Dutch » et de l'« Anglo-Persian ». Les progrès de la consommation du pétrole sont tels qu'ils permettront aux trusts de se développer encore, en même temps que s'édifieront les organisations indépendantes telles que celle-ci. Le moment actuel est donc bien choisi pour commencer à libérer la France de la dépendance où elle se trouve aujourd'hui.

BIBLIOGRAPHIE

FRANCE

HENRY BÉRENGER, *Le Pétrole et la France* (1920).

— *La Politique du Pétrole* (1920).

DELAISI, *Le Pétrole* (1920).

LE PAGE, *L'Impérialisme du Pétrole* (1921).

Travaux législatifs. — {Rapports présentés au nom de la Commission des Douanes par le duc de LA TRÉMOÏLLE (Mars 1919), et le Sénateur JEAN MOREL (Juin 1919). — Au nom de la Commission des Finances par M. CHARLES LEBOUcq (Juin 1920). Documents apportés à la Sous-Commission du Pétrole à la Chambre (1920).

La Revue Politique et Parlementaire (Août 1920), critique du Consortium.

La Revue Universelle (Octobre-Décembre 1920).

La Revue des Deux-Mondes ((1^{er} Avril 1920, Contre-Amiral DEGOUY : *Le Pétrole et la Marine*).

Le Messager de Paris (1919-20).

L'Economiste Européen (1906-21).

La Revue Financière (1911-1921).

Le Mouvement Financier (1909).

La Vie Financière (1914-21).

La Vie Economique et Financière (1912).

L'Agence Economique et Financière (1920-21).

L'Illustration Economique et Financière.

La France Economique et Financière.

Les Nouvelles Economiques et Financières.

Le Moniteur Economique et Financier.

Le Courrier des Pétroles.
La Cote Européenne. — *L'Information* (1906-21).
Les Annales Franco-Helléniques (1920)
L'Europe Nouvelle (1921).
Le Brésil (1920. — *Le Pétrole en Amérique latine*),
Le Capital (1914). — *L'Epargne* (1919).
Le Producteur (1921).
Renseignements Financiers de la Société Générale.

ALLEMAGNE

Eustehung der Steinkohle des Petroleum usw, par POTONIE (Berlin, 1910).
Mémoires de LUDENDORFF.
Vossische Zeitung (1913. *Les Troubles du Mexique*).

BELGIQUE

Revue Economique Internationale (1921).
Revue Belgo-Roumaine (le Pétrole en Roumanie, 1920)

ANGLETERRE

Lettres de Lord FISHER, Times (Septembre 1919).
Petroleum, Times (1920).
Financial Times (1921).
Financial News (1912-21).
Petroleum Review (1910-21)
Daily Graphic (1913. — *Les Troubles du Mexique*).
Daily Mail (1920).
Manchester Guardian (1921).
The Financier.
Engineering and Mining Journal.

ÉTATS-UNIS

Rapports] du Ministère des Affaires Etrangères.

— de l'*Hepburn Committee*.

— de l'*Interstate Commerce Commission*.

— du Directeur du *Bureau of Mines* au Secrétaire d'Etat de l'Intérieur.

Statistiques du *Geological Survey*.

— du *Smithsonian Institute*.

— de l'*Independent Oil Producer's Agency*.

— de la *Chambre de Commerce Américaine de Paris*.

— de la *National Bank of Commerce of New-York*.

BARNES, *The Romance of Persian Oil*. Smithers and Co, *Standard Oil C^{ies}* (1920).

World's Work (1920).

The Nation (1921).

Petroleum Magazine (1921).

Washington Post (1919-20).

Public Ledger. — *Brooklyn Eagle* (1920-21).

MEXIQUE

Statistiques de la *Comision tecnica del Petroleo* du Ministère du Commerce, de l'Industrie et du Travail.

Boletin del Petroleo (1920-21).

LU ET APPROUVÉ :
Le Président de Thèse,
M. TRUCHY.

VU :
Le Doyen,
F. LARNAUDE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
P. APPELL.



